

LA VIE AU GRAND AIR

DOUVRES.



CALAIS

JACQUES DE LESSEPS

Le jeune aviateur J. de Lesseps a remporté le Prix
Quinart, en traversant la Manche le 22 mai.

(Pages 375 à 380.)

(Magnéto Bosch.)

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT



ED PINAUD

18, PLACE VENDÔME. PARIS

GRAND LOCAL A LOUER

POUR TOUT COMMERCE OU INDUSTRIE
Convient à garage.

situé près la Place de la République, 500 mq de plein pied
et 500 mq hall vitré au premier, Bureaux, etc. 8000 avec bail.
Pour visiter téléphoner au 41245 ou écrire THIRIOT,
70, rue Darnémeuil, Paris.

Officiers

Ministériels

VENTE au Palais à Paris, le 15 juin 1910, à 2 heures :
1^{re} MAISON à PARIS :

BOULEVARD DE STRASBOURG, 25

FAUBOURG SAINT-DENIS, n° 38. Contenance :
50 mètres environ; revenu net : 41.000 francs
environ. Mise à prix : 400.000 francs.

2^o Immeuble **RUE DE BELLEVILLE, 23 et 25**
à Paris

contenance : 1.860 mètres environ; revenu net :
9000 francs environ. Mise à prix : 100.000 francs.

3^o MAISON **RUE SAINT-HONORÉ, 320**
à Paris

contenance : 570 mètres environ. Revenu net :
23.000 francs. Mise à prix : 180.000 francs.

PROPRIÉTÉ A GROSLEY (Seine-et-Oise). Rue
de Montmorency,
n° 4 et 6. Contenance cad. : 43 ares, 75 centiares. Mise
à prix : 15.000 francs. S'adresser à M^{es} CORTOT, DE
BÉVILLE, LOT, CHAIN JEUNE, IMBONA, ROUGEOT,
VOUÉS; M^{es} CHARLES CHAMPETIER DE RIBES, FÉLIX
ELAPALME, notaires à Paris, et Vavasour, notaire
à Colombes.

VENTE au Palais, à Paris, le 18 juin 1910,
à deux heures. En trois lots :

1^{er} LOT. MAISON A VINCENNES (SEINE)
9, rue du Midi. Mise à prix : 50.000 francs.

2^o PROPRIÉTÉ A VINCENNES 16 et 18
rue du
Midi et rue de l'Eglise, n° 9. Mise à prix :
10.000 francs.

3^o LOT, MAISON AVEC TERRAIN
VINCENNES, rue de Fontenay, n° 10. Mise à
prix : 7.000 francs.

S'adresser à M^e DALLERY, avoué, et à
M^e BENOIST, notaire à Paris.

ELLEVUE. Propriété chemin de la Station, 66.
Cce : 1.417 m. Libre. M. à p. : 40.000 f. Adj. Ch. not. Paris,
juin. S'ad. M^e FAY, not., 11, rue Saint-Florentin.

HOTEL particulier **34, RUE VANEAU**
à Paris
nt. : 1.261 m. M. à p. : 400.000 f. A adj. s. i. ench. Ch. not.,
juin 1910; M^e VINGTAIN, not., 26, av. Grande-Armée.

HOTEL à Paris, **RUE SPONTINI, 45**
angle
rue de Longchamp. Cont. : 340 m. env. Façades
m. env. libre. M. à p. : 190.000 f. A adj. s. i. ench. Ch.
t. 31 mai. S'ad. M^e VINGTAIN, not., 26, av. Gde-Armée.

VENTE a Palais, le 1^{er} juin 1910, à 2 heures,
sur licitation. Immeuble à Paris,
LE BOURSALT, 81 (17^e arrondissement).
Conten. : 130^m mètres
viron. Revenu net : 5.473 francs environ. Mise
à prix : 40.000 francs, plus rente viagère annuelle
1.000 francs à crédit, née en 1821. S'adresser
1^{er} DIOLÉ, avoué à Paris, et à M^e DIOLÉ, notaire
à Vincennes.

LA MOTO-RÊVE

MÉDAILLE D'OR du Touring-Club de France en 1908 et 1909

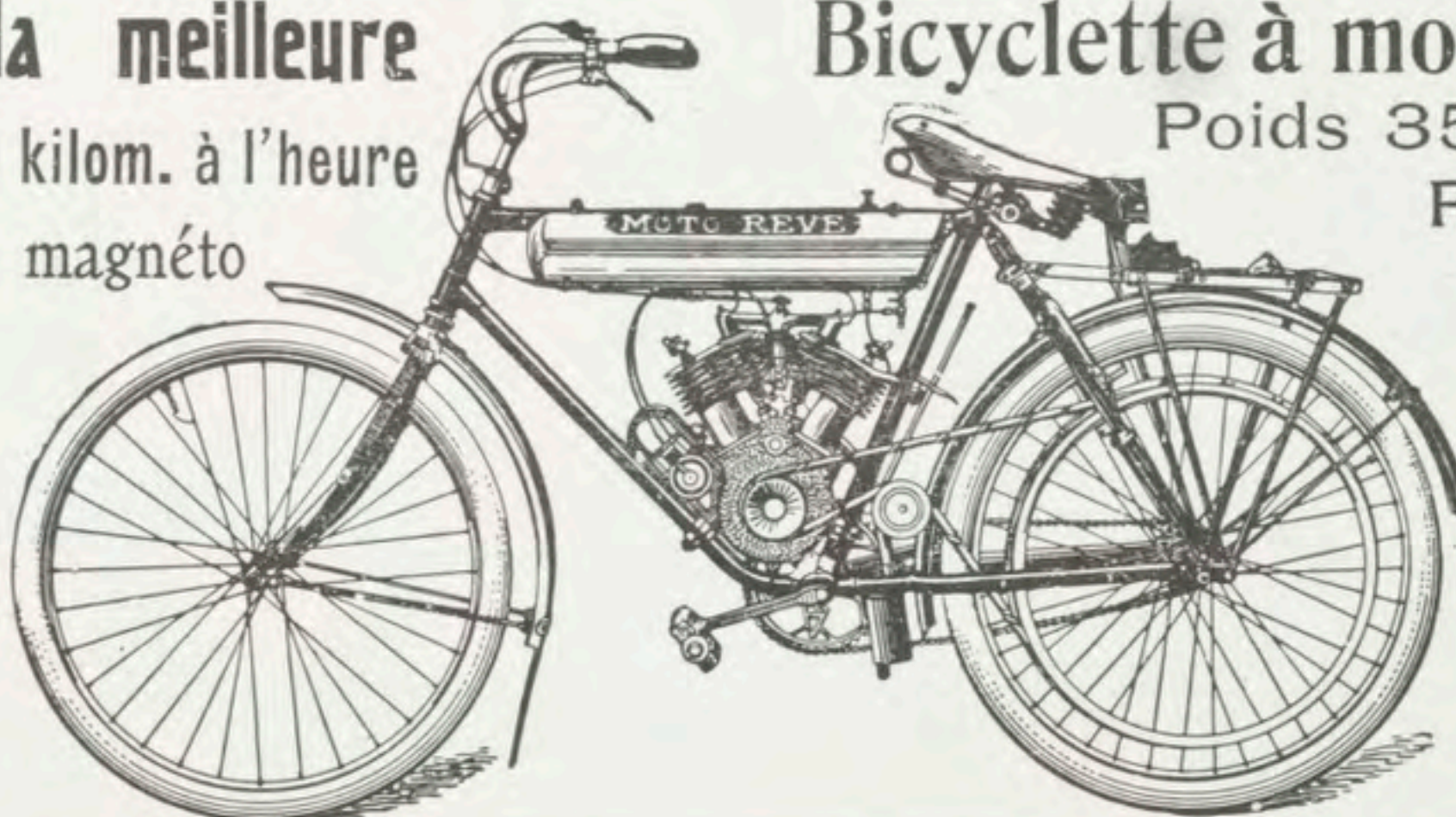
Reconnue la meilleure

Vitesse 6 à 60 kilom. à l'heure

2 cylindres et magnéto

DOUCE
SIMPLE

GENÈVE



Bicyclette à moteur léger

Poids 35 kg.

Force 2 HP

ROBUSTE
SILENCIEUSE

SUISSE

LES PHARES

B. R. C. ALPHA

sont les meilleurs yeux du Chauffeur

FAINEUF NETTOIE TOUT À NEUF

GLACES, ARGENTERIE, MEUBLES, CUIVRES, TOUS MÉTAUX, ETC. — En Vente partout

LES HOTELS
BUCHER-DURRER

BURGENSTOCK

près LUCERNE
(Suisse)

Situation climatique la plus distinguée au lac de Lucerne.
Altitude : 870 mètres. — Grand Parc naturel.

PALACE HOTEL -- HOTEL DU PARC -- GRAND HOTEL

600 Lits. — Médecin. — Pharmacie. — Prospectus.

Lucerne Palace Hôtel

Maison de tout premier ordre. — Sur le Lac, avec grand jardin.

VENTE au Palais à Paris, le 9 juin 1910,
à deux heures. Maison à Paris,

RUE FAVART, N° 18. Revenu brut
n° 7; 765 m. R. b. 33.000 f. M. à p. : 350.000 f. A
francs. Mise à prix : 511.000 francs. S'adresser
à M^{es} GOIRAND et CARVÈS, avoués.

MAISON de rapp., r. de la Verrerie, 61, et r. du Temple,
n° 7; 765 m. R. b. 33.000 f. M. à p. : 350.000 f. A
adj. i. ench. Ch. not., 31 mai. COTTENET, n., 25, b. B. - Nouv

2 maisons de **R. la BANQUE** 20. Cont. : 317 m. Rev. br.
à Paris 1^o 32.265. M. à p. : 475.000 f.
2^o 20.710 fr. M. à p. : 320.000 f. Adj.
Rue **N.-D.-DES-V**ictoires, 13. Cont. : 187 m. Rev. br.
Ch. not., 7 juin 1910. S'ad. M^e Rafin, n., 60, Ch. d'Antin.

TERRAIN avec constructions, bd Richard-Lenoir,
95, et pass. St-Sébastien, 19. Cont. : 966 m.
29. M. à p. : 250.000 fr. Adj. s. i. ench. Ch. not., 14 juin.
S'ad. M^e VINGTAIN, not., 26, av. de la Grande-Armée.

Maison G **T.-M. MARTIN**, 196. Rev. br. et éval.
d'angle **F. S.-M.** 25.320 fr. M. à p. : 225.000 fr.
NEULLY Prop. rue Hôtel-de-Ville, 22 et 24.
angle av. du Roule, 133. Cont. : 624 m. 19.
M. à p. : 120.000 fr. Adj. Ch. not., 14 juin. S'ad. not.
M^{es} FAROUX, LAEUFFER et COUSIN, 6, pl. St-Michel.

ETUDE de M^e Henri de Vrainville, avoué-avocat à
Meaux, 6, rue Gambetta.

VENTE au Palais, à Meaux, le 9 juin 1910, midi.
Propriété à Lizy-sur-Ourcq, comprenant :

USINE DE MÉGISSERIE

2 maisons d'habitation avec matériel complet
et outillage, le tout mis à prix : 25.000 francs.
S'adresser pour renseignements, à Meaux, à
M^{es} de VRAINVILLE, avoué, et Husson, syndic de
faillites.

Chemins de fer de l'Ouest

Excursions. — Billets d'aller et retour valables pendant 14 jours délivrés à l'occasion de certaines fêtes.

De Paris à Londres et vice versa : 1^{re} classe : 40 fr. 05; 2^e classe : 37 fr. 80; 3^e classe : 32 fr. 50.

Pour plus de renseignements, demander le bulletin spécial du Service de Paris à Londres, que la Compagnie de l'Ouest envoie franco à domicile sur demande affranchie adressée au Service de la Publicité, 20, rue de Rome, à Paris.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

Facultés données aux voyageurs pour se rendre sur l'une des plages de Bretagne desservies par le réseau d'Orléans.

1^o Billets d'Aller et Retour individuels. Ces billets de toutes classes, valables 33 jours, avec faculté de prolongation moyennant supplément, sont délivrés du jeudi qui précède la fête des Rameaux au 31 octobre à toutes les stations du réseau d'Orléans pour les stations suivantes :

Saint-Nazaire, Pornichet, Escoublac-la-Baule, Le Pouldu, Batz, Le Croisic, Guérande, Quiberon, Saint-Pierre-Quiberon, Plouharnel-Carnac, Vannes, Lorient, Quimperlé, Concarneau, Quimper, Pont-l'Abbé, Douarnenez et Châteaulin.

Réduction de 20 à 40 0/0 suivant la classe et le parcours.

2^o Billets d'Aller et Retour collectifs de famille en 1^{re}, 2^e et 3^e classes, délivrés, aux familles d'au moins trois personnes, de toute station du réseau à toute station Balnéaire du réseau située à 60 kilomètres au moins du point de départ.

a) Saison de printemps. Du jeudi qui précède la Fête des Rameaux au 25 juin. — Validité : 33 jours. 2 prolongations facultatives de 15 jours moyennant supplément.

b) Saison d'été. Du 25 juin au 1^{er} octobre. — Validité : jusqu'au 5 novembre.

Réduction des aller et retour pour les trois premières personnes, de 50 0/0 pour la quatrième et 75 0/0 pour la cinquième et les suivantes.

Arrêts facultatifs à toutes les gares situées sur l'itinéraire.

Faculté pour le chef de famille de rentrer isolément à son point de départ. Délivrance à un ou plusieurs membres de la famille de cartes d'identité permettant au titulaire de voyager isolément à demi-tarif entre le point de départ et le lieu de destination mentionnés sur le billet.

En outre, pour les billets de saison d'été, les membres de la famille au-dessus de trois personnes ont la faculté d'effectuer isolément leur voyage à l'aller et au retour en acquittant au guichet le prix d'un billet militaire.

la voiture de tourisme
la plus pratique



Double Phaéton

GLADIATOR

12 HP 4 cyl

Usines et Bureaux :

29, Quai National

PUTEAUX (Seine)

A. FOPHISYN

LES SELLES MARQUÉES

L'INEXTENSIBLE

sont les
PREMIÈRES
DU MONDE

Exigez,
pour éviter les
contrefaçons
les initiales H. G.
gravées dans le cuir.



Lire FERMES & CHATEAUX

Chemin de fer du Nord. — Stations balnéaires et thermales

Du jeudi précédant les Rameaux au 31 octobre, toutes les gares du Chemin de fer Nord délivrent des billets à prix réduits destination des stations balnéaires et thermales du réseau, sous condition d'effectuer un cours minimum de 100 kilom. aller et retour.

Billets collectifs de famille; valables 33 jours prolongeables pendant une ou plusieurs périodes de 15 jours (Réduction de 50 0/0 à titre de la 4^e personne);

Billets hebdomadaires et carnets d'aller et retour individuels, valables 5 jours du mardi vendredi et de l'avant-veille au surlendemain des fêtes légales (Réduction de 20 à 44 0/0).

Les carnets contiennent 5 billets d'aller et retour qui peuvent être utilisés à une quelconque dans le délai de 33 jours;

Cartes d'abonnement, valables 33 jours (Réduction de 20 0/0 sur le prix des abonnements ordinaires d'un mois) à toute personne prenant deux billets ordinaires au moins ou un billet de saison pour les membres de sa famille.

Pour les stations balnéaires seulement :

Billets d'excursion individuels ou de famille de 2^e ou 3^e classes, des dimanches et jours de fêtes légales, valables une journée dans les trains désignés (Réduction de 20 à 70 0/0).

Pour tous renseignements, consulter le vret-guide Nord ou s'adresser dans les gares et bureaux de ville de la Compagnie.

Chemin de fer d'Orléans. — Relations en Paris et l'Amérique du Sud.

Billets directs simples et d'aller et retour 1^{re} classe, entre Paris-Quai d'Orsay et Rio de Janeiro, Santos, Montevideo et Buenos-Ayres (via Bordeaux ou Lisbonne) ou réciproquement. Faculté d'embarquement à Bordeaux ou Lisbonne.

Durée de validité (a) des billets simples 4 mois; (b) des billets d'aller et retour, 1 an. Faculté de prolongation pour les billets aller et retour.

Faculté d'arrêt, tant en France qu'en Espagne et en Portugal à un certain nombre de points.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Les abonnés bénéficient de 2^{fr.} par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la 1^{re} est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

28 Mai 1910 N° 610

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}

Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris. Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.

Messageries : 56, avenue du Maine.

Publicité : HUGUET-MINART & C^{ie}, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ

Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La page 600 fr.
Encartage.. .. 750 fr.



Photographie de notre envoyé spécial.

JACQUES DE LESSEPS ET M. RUINART (1)

Le samedi 21 mai, le jeune aviateur Jacques de Lesseps concourait pour le prix Ruinart, de 12.500 francs, décerné à celui qui irait de France en Angleterre, ou réciproquement, un samedi ou un dimanche. Dès son premier essai, J. de Lesseps remporta la victoire. Notre cliché représente l'aviateur causant, avant le départ, avec le donateur du prix, M. Ruinart. Nous faisons remarquer une fois de plus à nos lecteurs que, comme dans toutes les épreuves importantes, la Vie au Grand Air était représentée. Un de nos photographes Robert Caudrilliers était au départ, un autre, Simons à l'arrivée.

(1) Voir pages 375 à 380.

La Réglementation de la Locomotion Aérienne

Des Congrès se tiennent en ce moment pour l'élaboration d'un règlement de la locomotion aérienne. Des délégués des principaux pays travaillent à ce Code, qui constituera le premier élément de la police nouvelle.

En ce moment Paris et Vérone se disputent la gloire d'élaborer un règlement idéal sur la locomotion aérienne. A qui reviendra la palme ? A Vérone ? A Paris ? Peut-être aux deux villes. Peut-être à aucune. Qui vivra verra.

Toutefois, notre confiance devrait aller plutôt au Congrès de Paris, qui se tient en ce moment au Ministère des Affaires Etrangères, et qui durera sans doute un mois au moins : *chi va piano, va sano* ! Des délégués des principales nations y représentent leur pays. La présidence a été confiée à M. Renaud, l'éminent professeur de droit international public de la Faculté de Paris. Des juristes, des officiers, des politiciens échangent leurs idées. Espérons qu'ils arriveront ainsi à découvrir la panacée universelle convenant à toutes les contestations, à toutes les difficultés que ne manquera pas de soulever la locomotion aérienne, puisque, hélas ! tout progrès est accompagné d'un cortège de maux.

Quant au Congrès de Vérone, il a de moins hautes aspirations. Il se tient à l'occasion de la semaine d'aviation qui se dispute chez nos voisins. Pour passer les soirées agréablement, pour attirer des délégués étrangers, pour organiser des banquets et espérer des décorations, les Italiens n'ont pas craint de chercher la solution de cette troublante question : la police de l'air. Ils comptent y parvenir en moins d'une semaine. Ce désir de battre les records n'est pas une garantie suffisante de la valeur de la performance.

Aussi bien le Code aérien est attendu par tout le monde avec une légitime impatience, mais il faut avouer que les législateurs ont encore quelque temps devant eux avant de voir leurs articles mis en vigueur. Et pourtant, avec les progrès réalisés par l'aviation, nous devons bien nous attendre avant peu à constater la nécessité absolue d'une réglementation stricte. Déjà les aviateurs qui vont de ville à ville sont en contravention avec l'octroi. Ceux qui atterrissent en plein champ, dans un domaine privé, attentent à la propriété d'autrui ; de même ceux qui tombent sur la tête des passants en pleine rue ne respectent pas la liberté individuelle. Peu d'accidents de ce genre ont été enregistrés jusqu'ici, fort heureusement. Toutefois, ce n'est pas une raison suffisante pour s'arroger le droit de temporiser.

C'est pourquoi nous espérons que les délégués réunis au Congrès au Ministère des Affaires Etrangères élaboreront le Code, sinon définitif — ce rêve est impossible à réaliser — du moins suffisant pour attendre que d'autres articles viennent compléter cette œuvre, envisageant les points que les aviateurs ne manquent pas de faire naître chaque jour.

La réalisation Ce n'est pas tant la tâche des législateurs qui nous inquiète que celle des fonctionnaires qui seront chargés de la police et de l'administration des aérostats. Leur travail ne sera pas toujours très agréable. Aussi devrions-nous craindre des vexations. La contravention au vol régnera en souveraine. Et nous pourrions alors l'appeler, avec raison, la contravention de haut vol. Les administrés terriens désirent déjà narquer les autorités. Que sera-ce lorsqu'ils seront à 4 ou 500 mètres au-dessus du niveau du modeste gabelou qui s'évertuera à leur crier :

— N'avez-vous rien à déclarer ?

Avant que cette phrase soit terminée, l'aviateur aura déjà franchi sept à huit octrois !

Cette vie nouvelle nous rappelle les livres de notre enfance, les illustrations de Robida. Nous croyions vivre dans le domaine du fantastique, de l'irréalisable. Et nous voilà au jour où des juristes élaborent des règlements qui nous auraient semblé de la plus folle fantaisie il y a quelques mois seulement. Celui qui se serait amusé à codifier l'empire de l'air n'aurait pas tardé à prendre le chemin de l'asile d'aliénés. Si nos ancêtres revenaient un moment sur terre, pour quels fous nous prendraient-ils !

Et pourtant, je puis vous garantir que nul n'est plus sérieux, plus austère qu'un délégué du Congrès du Ministère des Affaires Etrangères. Ces messieurs discutent avec sérénité, posément et gardent scrupuleusement secret le résultat de leurs délibérations. Ils ne veulent rien dire. Notre requête les stupéfie. Ils ne comprennent pas que l'envoyé de la *Vie au Grand Air* ait pu avoir un seul instant l'audace de venir les interroger.

Je m'excuse donc auprès de ceux qui veulent bien me lire, mais je leur confie — moi aussi en secret — que ma besogne n'a pas été très facile.

Le Gouvernement français a proposé naturellement des solutions à peu près identiques à celles qu'il a soumises au Congrès de Vérone. Il est probable que telles sont celles qui seront adoptées par l'ensemble des ayants droit.

Le règlement français. La classification des appareils aériens, réunis sous le vocable aérostat, comprenant aussi bien les dirigeables que les sphériques et les aéroplanes, est la suivante : aérostats publics (affectés à l'armée ou à la police) et aérostats privés.

Le propriétaire d'un aérostat donne sa nationalité à son appareil. Il devra posséder un permis de navigation en bonne et due forme qui indiquera, entre autres choses, les particularités essentielles de l'aérostat.

Comme pour l'automobile, le pilote devra posséder un permis de conduire. Il ne sera accordé qu'après examen passé devant les autorités compétentes.

Tandis que les aérostats qui n'emporteront pas de marchandises pourront s'élever sans que leur pilote soit soumis à des formalités administratives, les appareils chargés devront recevoir la visite de fonctionnaires dont la besogne ne sera pas toujours facile.

Il faudra, en effet, compter uniquement sur la bonne foi et l'honnêteté des aviateurs. Mais qui empêchera les fraudeurs de remplir leur aérostat de marchandises clandestines et de prendre leur vol sans avertir le moindre représentant de l'autorité ? Qui les empêchera également d'atterrir au delà de la frontière s'il s'agit, par exemple, de dentelles ou de cigares ? A l'octroi voisin s'ils emportent de l'alcool ? La nuit facilitera leur tâche et ils pourront faire la contrebande moderne avec une aisance dérisoire d'autant plus que, grâce à la rapidité du nouveau moyen de locomotion, ils auront la possibilité d'accomplir plusieurs voyages dans un laps de temps restreint. Et soyez bien convaincus qu'avant peu nous assisterons à la fraude effectuée sur une grande échelle, si j'ose dire, avec entrepôts, aéroplanes divers et pilotes habiles. La tâche des douaniers sera simplifiée sur terre, mais ceux qui s'en chargeront de la police des nues (en quoi consistent leurs fonctions et comment les rempliront-ils ?) n'auront pas souvent de répit.

Au point de vue de la circulation de pays à pays, le transport des explosifs, armes et munitions sera interdit, de même que les appareils photographiques et radio télégraphiques seront prohibés, sauf autorisation des territoires au-dessus desquels évolue ont les aérostats.

La police aura toujours le droit de visiter tout appareil au moment du départ. Et le pilote devra, à toute réquisition, présenter son permis de navigation, son certificat de pilote et son livre de bord.

En ce qui concerne les appareils militaires et de police, pour avoir le droit de franchir une frontière, il faudra qu'ils aient l'autorisation du pays au-dessus duquel ils voudront aller circuler ou de celui où ils désireront atterrir.

Dans tous les cas, jamais un aérostat ne pourra jouir de l'exterritorialité.

Si l'aérostat n'est pas en bon état d'entretien, si sa circulation aérienne peut être considérée comme dangereuse pour les piétons, s'il ne répond plus aux spécifications de son permis, celui-ci devra être aussitôt retiré à son propriétaire.

Chaque appareil devra porter le nom, la résidence du pilote, le nom du constructeur et le numéro de fabrication. Il portera également de façon apparente le numéro d'inscription qui lui a été assigné là où il a été inscrit, ainsi que la marque de sa nationalité, s'il ne possède pas la nationalité du pays où il a été inscrit.

Tels sont les précédés d'identification que le Gouvernement français croit suffisants pour reconnaître facilement un appareil d'un autre. Il est certain qu'on ne peut demander davantage. Mais croyez-vous que pour l'aérostat voyageant soit la nuit, soit à 1.000 mètres d'altitude dans le jour, ces renseignements permettront de savoir exactement le nom du pilote ou l'état civil, si l'on peut dire, de l'appareil ? Certainement non. Quelle que soit sa puissance, l'ingéniosité du jurisconsulte se heurte là, à l'un des problèmes les plus troublants qui se puisse poser.

Des certificats différents seront délivrés pour la conduite d'un sphérique, d'un dirigeable ou d'un aéroplane. Et celui obtenu pour l'une de ces trois catégories sera restrictif : il ne donnera aucun pouvoir au pilote pour conduire un appareil d'une autre catégorie.

Nous avons parlé plus haut du livre de bord. On devra y consigner les noms des membres de l'équipage ou voyageurs, ainsi que les événements intéressants du voyage.

D'ailleurs, pour garantir la sécurité de la circulation, les règles seront inspirées de la pratique suivie pour la navigation maritime. C'est ce que M. Millerand, le ministre, dans son discours, a fait remarquer aux délégués, lors de l'ouverture du Congrès de Paris : la législation aérienne doit s'inspirer avant tout du code maritime, les véhicules de l'air offrant plus de rapports, à tous les points de vue, avec les navires qu'avec les moyens de locomotion terrestres.

Lorsqu'un aérostat venant d'un pays atterrit dans un autre, le pilote doit prévenir aussitôt les autorités de la localité la plus voisine. Après vérification de l'identité, examen du chargement, accomplissement des formalités prescrites par les lois fiscales, les fonctionnaires compétents apposeront leur visa sur le livre de bord. Et tous les membres de l'équipage devront se conformer exactement aux dispositions de la législation douanière du pays d'atterrissage.

Tout appareil devra prévenir de son intention d'atterrir par un signal qui sera déterminé plus tard. Enfin, abordons le sujet de l'épave aérienne, tel qu'il a été traité par le Gouvernement français :

« Celui qui trouve une épave aérienne doit en faire la déclaration à l'autorité municipale de la localité voisine ou du premier port où il abordera. L'épave, si elle peut être identifiée, sera restituée à son propriétaire, qui remboursera les frais au sauveteur, plus une indemnité de 5 0/0 sur la valeur de l'épave ; dans le cas contraire, elle restera aux mains de l'autorité.

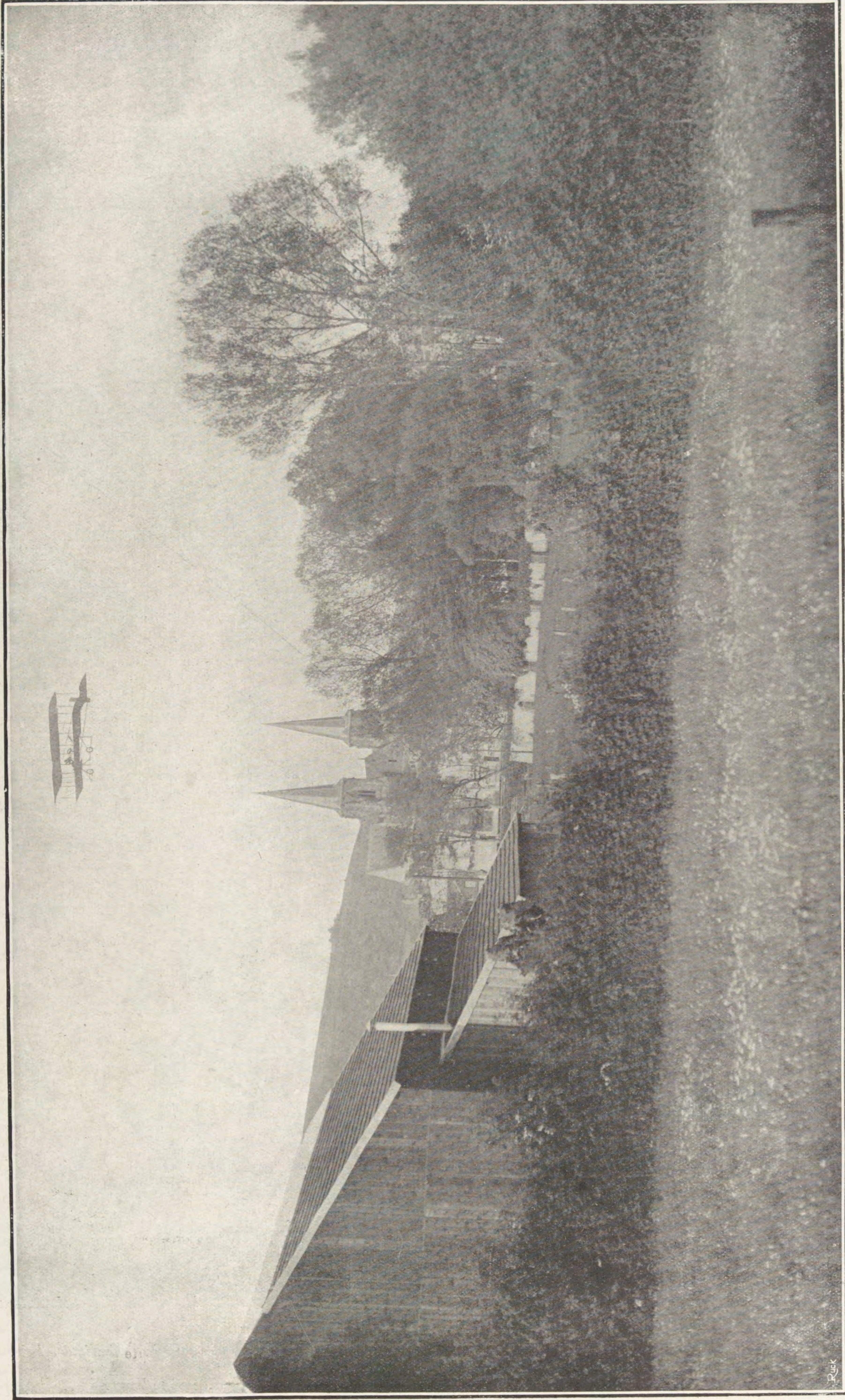
« La détermination du temps pendant lequel la réclamation du propriétaire peut se produire utilement et l'attribution définitive de l'épave relèvent de l'administration intéressée. A la demande des intéressés, l'assistance dans les airs, à terre ou en mer, doit être, dans la mesure du possible fournie à un aérostat en détresse. L'assisté doit à l'assistant le remboursement de ses dépenses et une rémunération convenable. »

Toutes ces règles sont applicables aux aérostats publics, à l'exception des dispositions touchant le permis de navigation, le certificat de capacité, le transport et l'emploi d'appareils.

Telles sont les premières bases du nouveau règlement. Elles ne concernent que le droit international. Et il faut avouer que l'ère des difficultés ne fait que commencer, car le travail le plus compliqué consistera dans l'élaboration du code intérieur. Nos juristes parviendront sans doute à établir une loi idéale. Mais quand ?

JACQUES MORTANE.

UN CROSS - COUNTRY AÉRIEN DE 240 KILOMÈTRES



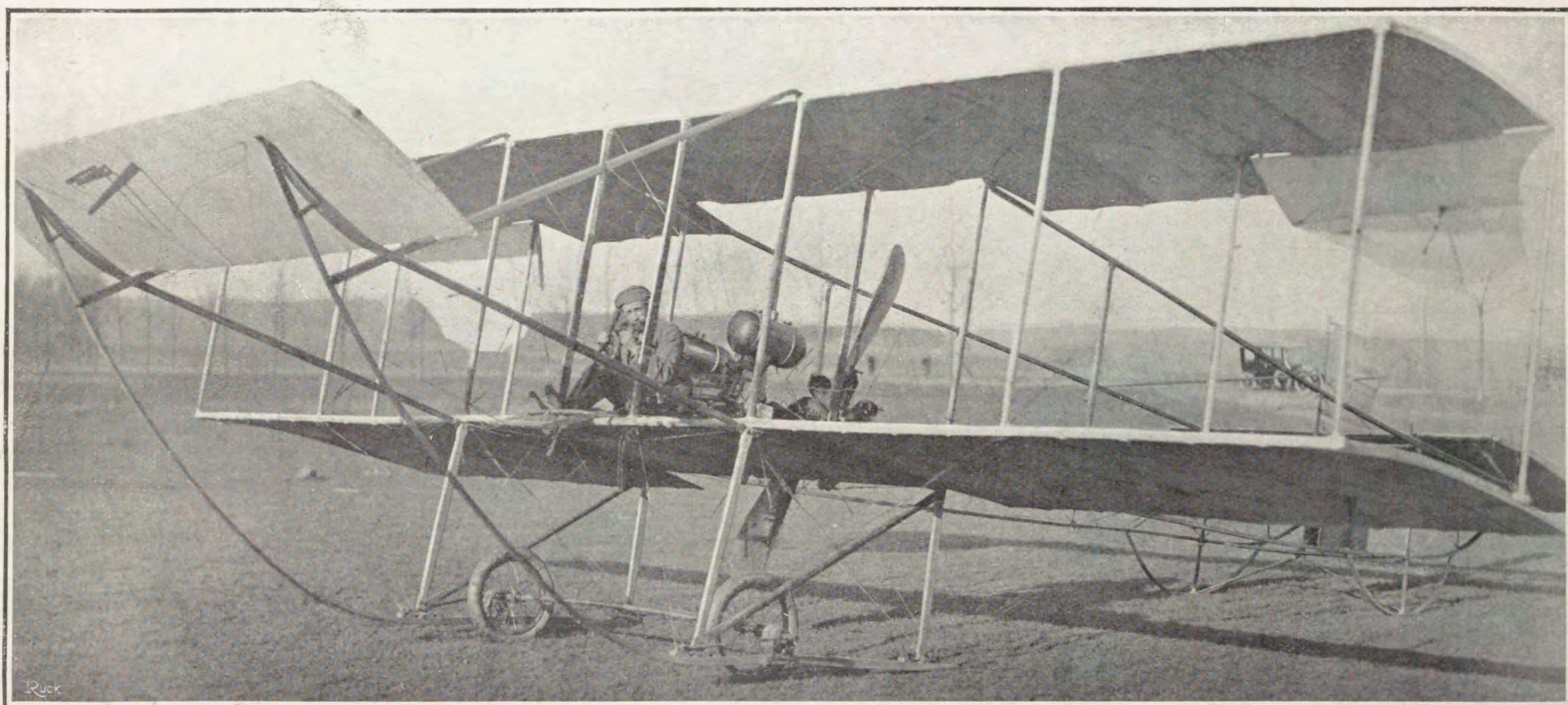
SOMMER PASSE AU-DESSUS DE SA VILLA DE MOUZON

Le vendredi 20 mai, à 3 heures 45 du matin, Sommer quittait son aérodrome de Douzy et se dirigeait sur Verdun en suivant la Meuse. Il atterrissait dans un petit terrain entouré de fils télégraphiques et de peupliers, situé près de la gare, et en repartait à 5 h. 45. Au retour, il passait juste au-dessus de sa villa et de ses hangars de Mouzon et atterrissait à Douzy 2 h. 20 m. après son départ.

Détails techniques : biplan Sommer, magnéto Bosch.

SOMMER VOLE 240 KILOMÈTRES

Le voyage aérien le plus important qui ait été fait en France jusqu'à ce jour, vient d'être accompli par Roger Sommer.



Sommer au départ de son voyage Douzy-Charleville et retour.

C'est vendredi dernier à 6 heures du soir que Sommer, sur un biplan de sa fabrication, quitta son aérodrome de Douzy pour se rendre à Charleville.

EST-CE l'effet du soleil? Je ne sais, mais une frénésie nouvelle semble s'être emparé des aviateurs. De tous côtés, ce ne sont que randonnées au-dessus de la campagne, vols de ville à ville. Un aviateur qui n'en est pas à son coup d'essai, Roger Sommer, vient d'accomplir le plus long voyage aérien qui ait été effectué en France jusqu'à ce jour, Douzy-Charleville-Verdun et retour à Douzy, soit 240 kilomètres.

A vrai dire, ce voyage comporte une escale; il fut exécuté en deux étapes; la première de Douzy à Charleville et retour, la seconde de Douzy à Verdun et retour. Mais la seconde compte déjà 180 kilomètres, c'est-à-dire qu'elle est la plus longue distance couverte en France au-dessus de la campagne et qu'elle approche de 8 kilomètres celle de Londres-Litchfield, première étape de Paulhan dans le

fameux voyage de Londres à Manchester.

Le lundi, à 6 heures du soir, Sommer quittait son aérodrome de Douzy, s'élevait à 200 mètres, doublait le village, passant juste au-dessus du clocher de l'église, traversait Sedan en longeant l'avenue Philippoteaux, planait au-dessus de Remilly, Bazeilles, Dorchery, virait au-dessus de Mézières-Charleville et revenait atterrir à la nuit sur la prairie de Douzy.

Le vendredi, dès l'aube, il reprenait son vol. A 3 h. 45 il quittait l'aérodrome et s'élevait tout de suite à 200 mètres. Il s'élancait dans la direction de Verdun, en suivant la Meuse. Près de Stenay, il se trouvait pris dans le brouillard d'où sortaient seulement la cime des plus hauts peupliers qui atteignent dans ces régions jusqu'à 35 mètres. Sans chercher à éviter aucun obstacle, il passait les villages, les bois, coupant la rivière, quand les

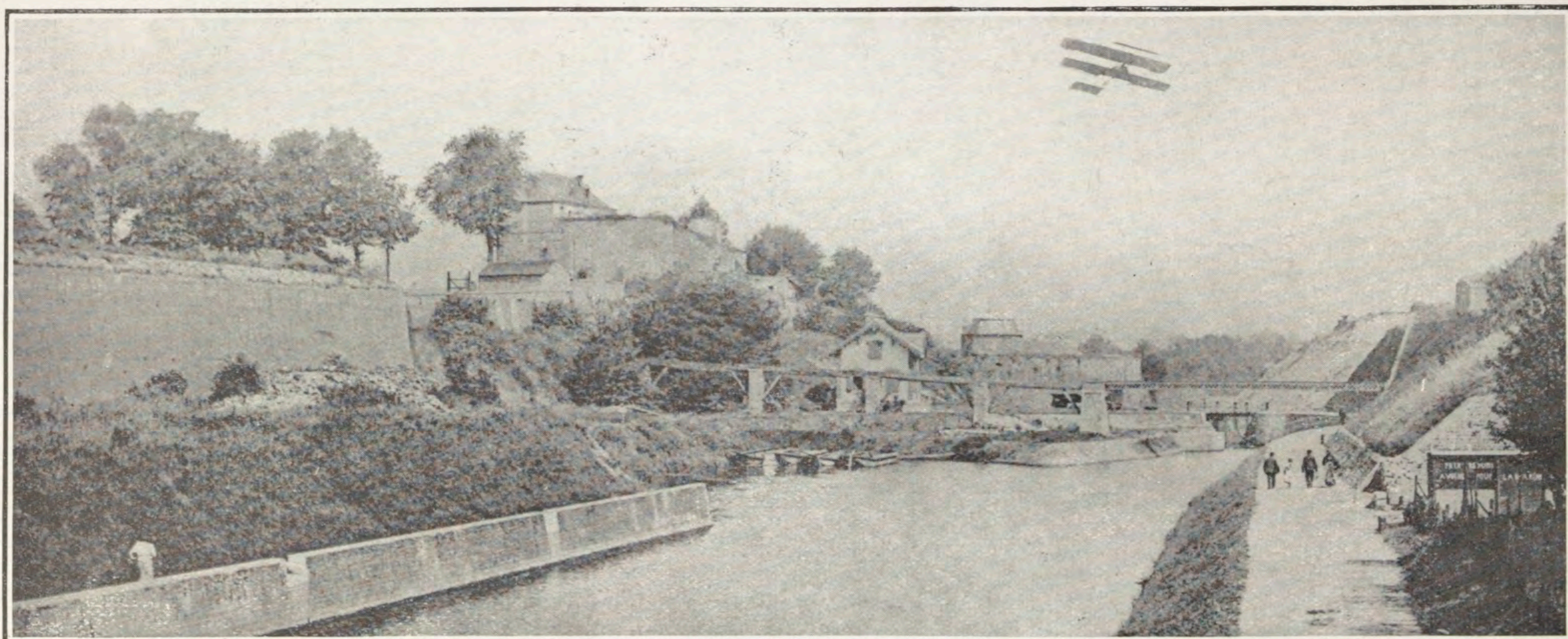
sinuosités étaient par trop amplifiées. Il dépassait ainsi Dun, Brielles, Villosnes, Consenvoye, Cernières, Charny. Pris dans la cuvette de Verdun, il était contraint d'atterrir près de la gare, dans un petit terrain entouré de poteaux télégraphiques et de peupliers.

Il en repartait à 5 h. 45 et reprenait le chemin suivi à l'aller, passant au-dessus de sa villa et de ses hangars de Mouzon et atterrissait à Douzy, 2 h. 20 après en être parti.

Pendant presque tout le voyage, il avait été suivi par Mme Sommer à bord d'une puissante automobile.

Sommer est un de nos plus anciens rois de l'air. On se souvient qu'il détint un moment le record de la durée par un vol de 2 h. 27 m. 15 s., effectué le 7 juillet 1909 au camp de Châlons.

M. V.



Sommer passe au-dessus de Mézières-Charleville.

Après avoir dominé l'église de Douzy, il passa au-dessus de Sedan, et vira au zénith de Mézières à 200 mètres d'altitude. Il couvrit les 80 kilomètres du voyage aller et retour en 1 h. 10 m.

LA SECONDE TRAVERSÉE DE LA MANCHE

Le samedi 22 mai, pour la seconde fois, la Manche était traversée en aéroplane. Jacques de Lesseps remportait le Prix Ruinart, de 12.500 fr., offert à l'aviateur qui irait de France en Angleterre ou d'Angleterre en France, un samedi ou un dimanche.



La mise au point du moteur.

A trois heures du matin, dans la nuit de vendredi à samedi, Jacques de Lesseps avait espéré pouvoir partir, mais le vent l'en empêcha. Ce n'est que dans l'après-midi du samedi, à 3 h. 40 qu'il put prendre le départ.

Dès 3 heures du matin, nous étions aux aguets. Jacques de Lesseps nous avait fait part de son projet de partir la nuit. Un remorqueur quittait le port, suivi quelques instants après du contre-torpilleur *Escopette*. Mais, à la sortie de Calais, on s'apercevait que la brise s'était fortement levée, que la mer était houleuse. Les bateaux revinrent au bassin. L'aviateur ne voulait pourtant pas remettre ses projets. Ce n'est qu'après s'être rendu au sémaphore qu'il consentit à se ranger aux conseils de ses amis : il décida d'attendre une accalmie. J'en étais certes satisfait, car les voyages nocturnes sont peu propices aux clichés. A 9 heures du matin, un orage fit tomber le vent. A une heure, nouveau branle-bas. De Lesseps va partir, le commandant de l'*Escopette* lui ayant assuré que le temps est calme.

Dans la prairie où nous attendons le départ, la foule est considérable. Les deux mécaniciens sortent le monoplan, le moteur est essayé, il rend à merveille. Le public est écarté difficilement et à 3 h. 40 l'aviateur, après nous avoir fait ses adieux, s'élance vers les nues dans un vol d'une sûreté impressionnante et qui étonne de la part d'un nouveau venu à l'aviation. Après avoir décrit un cercle au-dessus de nous à 350 mètres d'altitude environ, l'appareil s'éloigne à tire-d'ailes vers la côte anglaise.

Puis nous voilà plongés dans l'anxiété la plus profonde. Nous sommes tous émus. Que va-t-il advenir du téméraire voyageur ? Les minutes passent. Elles nous semblent des siècles. A tout moment nous nous précipitons aux nouvelles. Elles n'arrivent pas. La traversée s'est-elle effectuée normalement ? L'aviateur est-il sain et sauf ? S'il est tombé à la mer, il a pu se noyer : il précédait déjà de loin l'*Escopette* quand nous l'avons perdu de

vue. Ne s'est-il pas trompé de route ? Toutes ces pensées s'agitaient dans notre cervelle lorsque, fort heureusement, arriva la dépêche joyeuse nous annonçant l'atterrissage à Saint-Margaret-Bay, que va vous raconter Simons.

ROBERT CAUDRILLIERS.

L'atterrissage. Depuis trois heures du matin, Chéreau, le mécanicien Lemartin et moi nous attendions l'arrivée de l'oiseau. Nous nous relayions pour monter la garde et scruter l'horizon. Lemartin gardait toujours à la main le bidon d'essence qu'il avait apporté de France pour ravitailler le monoplan si de Lesseps repartait à Calais par la voie des airs. A certains moments, à force de regarder, nous croyions apercevoir l'appareil, mais ce n'était que l'effet de notre imagination. Notre quartier général était la pierre commémorative de la traversée de Blériot, où devait atterrir le jeune aviateur. La nuit se passe, rien. La matinée est la réédition de la nuit. L'après-midi commence sans apporter la moindre nouveauté à notre existence monotone. Le déjeuner sommaire sur l'herbe ne suffit pas à nous faire trouver cette villégiature charmante.

Tout à coup, nous entendons le bruit harmonieux d'un moteur. Nous regardons et ce n'est qu'au bout de quelques secondes que nous apercevons de Lesseps émergeant des nuages. Nous nous précipitons dans l'automobile qui nous attend et nous partons dans

Sur la dalle glorieuse.

Notre photographe Simons scrute les nues en attendant de Lesseps sur la pierre commémorative de la première traversée de la Manche en aéroplane.

la direction du monoplan. Et cette course de l'auto contre l'aéroplane ne manque pas de charme. Nous passons dans des prairies, dans des champs; finalement nous tombons dans un fossé, le temps de me relever, de braquer mon objectif et j'ai le cliché que j'ai bien failli ne pas avoir. Puis c'est la fuite éperdue à la course pour escalader les falaises et nous arrivons pour assister à la descente de l'aviateur. Félicitations, congratulations et il nous raconte son voyage : la brume l'a empêché de se guider, il n'avait que le soleil pour le diriger, il voguait au-dessus des nuages à 750 mètres, sans voir ni terre, ni mer. Grâce à une éclaircie, il aperçut la falaise et arrêta son moteur avec une merveilleuse audace, il piqua droit et accomplit un vol plané de 3 kilomètres pour atterrir avec une légèreté telle que rien n'était dérangé dans son appareil. Il voulait repartir à Calais, la brume et le vent l'en empêchèrent. Il n'avait pas besoin de ce surcroît de peine pour être classé parmi les meilleurs aviateurs actuels.

Mais comme il ne veut pas abandonner cependant ses projets, ce n'est que partie remise et d'ici peu, sans escale, il a l'intention d'accomplir le voyage France-Angleterre et retour. Tous ceux qui ont assisté à la première tentative glorieuse de Jacques de Lesseps sont certains du succès de cette entreprise.

Je ne saurais trop dire en terminant combien je suis fier d'avoir été le seul photographe qui se soit trouvé à l'atterrissage, et de pouvoir être le seul à donner à nos lecteurs des documents authentiques. SIMONS.

CALAIS-DOUVRES PAR J. DE LESSEPS



1. Les matelots de la Lance font évacuer le terrain pour faciliter le départ. — 2. L'enthousiasme des petits Calaisiens. — 3. A Saint-Margaret, le mécanicien Lemartin verse dans le moteur le bidon d'essence apporté de France. — 4. Les artilleurs anglais garent le monoplane dans une ferme de Wansiead. — 5. Après l'atterrissage. — 6. De Lesseps demande au public de s'écarter. — 7. De Lesseps montre aux délégués de l'A. C. d'Angleterre l'endroit de son atterrissage. — 8. En haut de la falaise d'East Cliff où, de 3 heures du matin à 4 heures de l'après-midi, le mécanicien Lemartin et notre photographe Simons ont attendu de Lesseps. — 9. L'aviateur Rolls félicite Jacques de Lesseps.

LE DÉPART ET LE RETOUR



LE DÉPART DE CALAIS

A 3 h. 35, Jacques de Lesseps fait sortir son appareil de la tente qui l'abrite. Il fait faire un essai du moteur, fait écarter le public, démarre à toute allure et s'envole aisément à 3 h. 40. Dès le départ, il s'élève à plus de 200 mètres de hauteur, pour atteindre bientôt 600 à 700 mètres d'altitude. C'est à 4 h. 22, soit au bout de 42 minutes, que l'aviateur atterrit à Saint-Margaret, après avoir parcouru 42 kilomètres environ.

(Détails techniques : Moteur Gnôme, magnéto Bosch, tissu caoutchouté Continental.)



LE RETOUR A CALAIS

Jacques de Lesseps avait l'intention de revenir à Calais par la voie des airs, mais la brume et le vent l'en empêchèrent. Il décida de rentrer par le paquebot. A 10 h. 1/2, dimanche, il arrivait à Calais avec son monoplan sur l'Escopette. Plus de 10.000 personnes l'attendaient pour l'acclamer.

JACQUES DE LESSEPS TRAVERSE LA MANCHE



LE DÉPART DES BARRAQUES

Malgré la brume persistante, Jacques de Lesseps décidait de partir à 3 h. 40. Il décollait en vingt mètres. Il s'élevait rapidement aux applaudissements de la foule enthousiaste. Après avoir décrit un cercle au-dessus des Barraques, il passait au-dessus du sémaphore à une altitude de 400 mètres et s'éloignait vers Nord-Ouest. Au bout de 10 minutes, il disparaissait dans le lointain, volant à une vitesse de 70 à l'heure et montant toujours dans le ciel. Le contre-torpilleur l'Escopette le suivait péniblement, bien que lancé à toute vitesse. L'inquiétude était grande à Calais, car des officiers de marine assuraient que l'aviateur avait pris une fausse direction. Il est vrai que pendant quelques minutes de Lesseps s'était perdu dans les airs, voguant au-dessus des nuages.

SE LANCHE EN QUARANTE-DEUX MINUTES



AVANT L'ATTEIRISSAGE A SAINT-MARGARET BAY

Nre photographe Simons attendait en compagnie du mécanicien de J. de Lesseps, Lemartin, à l'endroit où Blériot avait atterri. Tout à coup ils aperçurent l'aéroplane au loin. Il ne se dirigeait pas dans leur direction. Immédiatement ils sautèrent dans une automobile, coupèrent à travers champs et furent assez rapides pour arriver presque au moment de l'atterrissage. Ce cliché fut pris au cours de cette chasse fantastique. De Lesseps était à 750 mètres d'altitude. Il arrêta son moteur et reprit terre après un merveilleux vol plané de 3 kilomètres. L'appareil se posa délicatement sur le sol, l'aviateur voulait repartir pour Calais, mais le brouillard l'en empêcha. Le lendemain matin, il abandonnait ce projet et rentrait en France avec son monoplan par le contre-torpilleur l'Escopette.

L'ENTRAÎNEMENT EN AMÉRIQUE ⁽¹⁾

Continuant sa série sur la façon de s'entraîner en Amérique notre collaborateur André Glarner aborde aujourd'hui les courses de demi-fond et nous indique comment les Américains travaillent en chambre pour s'exercer à la foulée, à la façon de prendre le départ, etc.



Comment on s'entraîne l'hiver.

Les grands clubs américains ne délaissent pas le travail en hiver. Pour se tenir à l'abri des intempéries, les coureurs s'entraînent dans de vastes halls où ils étudient la façon de prendre les départs, de s'exercer à la foulée, etc...

AMATEUR passionné des courses à pied, je m'étonnais, malgré ma bonne volonté et mon énergie, de n'obtenir que des résultats médiocres.

D'ailleurs j'étais aussi surpris de constater la facilité dérisoire avec laquelle nos champions étaient battus il y a quelques années par les coureurs anglais et américains qui venaient nous disputer les championnats, particulièrement lors des Jeux Olympiques qui eurent lieu pendant l'Exposition de 1900.

Arrivé en Amérique, je continuai mon sport favori, et je pus vite m'apercevoir que la seule et unique raison pour laquelle nos champions étaient régulièrement battus tenait simplement à la méthode défectueuse et peu suivie de leur entraînement.

Les Américains au contraire, qui, comme je l'ai dit ici précédemment jouissent dans les grands clubs de toutes les facilités nécessaires à l'entraînement, se sont astreints à un véritable travail auquel leurs entraîneurs veillent constamment.

Ayant été assez heureux pour être entraîné dès mon arrivée en Amérique par Walter M. Christie, qui est certainement un des meilleurs entraîneurs américains, je suis arrivé à un résultat qui me permet de dévoiler aux lecteurs de la Vie au Grand Air la méthode que j'ai suivie, méthode que je considère comme la meilleure pour les coureurs de demi-fond, c'est-à-dire pour ceux qui ont choisi le 400 et 800 mètres, comme course favorite.

Puissent ces conseils leur servir comme il m'ont servi!

En France, et c'est le grand défaut, le coureur ne se spécialise pas sur une distance. Dans une même réunion, il fait un peu de tout. En Amérique, au contraire, l'athlète choisit le parcours qui sied le mieux à ses aptitudes physiques, il s'y attache et s'y entraîne de manière à obtenir, sinon la perfection, du moins une performance honorable à laquelle peut aspirer celui qui suit un entraînement spécial et consciencieux.

En Amérique, un coureur de 100 yards ne prendra jamais part à des épreuves de plus de 200 mètres. Par exemple, Duffey qui fut, pendant de longues années, le champion incontesté des 100 yards, ne s'est jamais départi de ce principe. Pourtant ses aptitudes lui auraient permis de concourir avec de grandes chances

de succès dans d'autres épreuves telles que le 200 mètres et surtout le saut en longueur.

Spécialisez-vous. Un coureur de demi-fond doit, lui, se spécialiser soit sur le 400 et 800, soit sur le 800 et 1.500, suivant sa vitesse.

Ceci est également vrai pour n'importe quel concours athlétique. Il est bien rare, à part quelques exceptions, de voir un athlète engagé dans plusieurs épreuves différentes.

Mike Murphy, le célèbre entraîneur de l'équipe aux Jeux Olympiques de Londres, était tellement imbu de ce principe qu'il empêcha Dan J. Kelly, détenteur du record du monde sur 100 et 220 yards, de participer aux épreuves de vitesse pour s'adonner exclusivement au saut en longueur. Gilbert, suivant toujours cette méthode, abandonna le saut en longueur et les courses de haies, où pourtant il avait de légitimes espoirs, pour se spécialiser dans le saut à la perche. Il remporta d'ailleurs brillamment le titre de champion dans ce sport, et battit le record du monde quelques mois après sa victoire de Londres.

Rose, lui-même, quoique champion d'Amérique du lancement du disque et du javelot, ne participa qu'au lancement du poids. Il s'assura d'ailleurs la victoire en battant de plus d'un mètre son plus proche concurrent, l'Irlandais Denny Horgan.

Evidemment, comme à toute règle il y a des exceptions. Mais je ne conseillerais à aucun débutant d'essayer de marcher sur les brisées de ces hommes exceptionnels.

Il y a en Amérique un homme certainement connu des lecteurs de la Vie au Grand Air, qui, au dire de tous les amateurs de sport, est un des athlètes les plus fameux du monde entier: Martin J. Sheridan, dont les exploits ne sont plus à compter.

Je me contenterai de citer les résultats obtenus en un seul jour par cet homme extraordinaire aux championnats d'athlétisme d'Amérique, résultats qui diffèrent tant soit peu de ceux obtenus dans les mêmes épreuves par notre champion national, le camarade Mentrell.

Voici les résultats obtenus par Sheridan dans les 9 épreuves du programme:

100 yards, 10 2/5; 110 haies, 16 1/5; mile (1.609 mètres), 5 m. 15; saut en hauteur, 1 m. 69; saut à la perche, 3 m. 32; saut en longueur,

7 m. 05; lancement du poids, 12 m. 85; lancement du marteau, 37 m. 20; lancement du poids de 5 livres, 6 m. 20.

Mais, à mon point de vue, l'exception confirme la règle et je crois qu'il serait néfaste pour tout débutant de vouloir suivre ce brillant exemple. Il sera plus sage, pour lui, de se spécialiser sur la distance qui conviendra le mieux à sa qualité. Il arrivera au résultat qu'il désire.

Le 400 et le 800 mètres. De toutes les épreuves officielles, les plus dures sont certainement les courses de 400 et de 800 mètres, car elles exigent en même temps de grandes qualités de vitesse et d'endurance.

Bien qu'il soit difficile d'exiger une conformation physique spéciale pour un sport, les athlètes de haute taille, ayant une poitrine large et de puissantes foulées, trouvent en ces avantages un auxiliaire précieux pour ces deux épreuves.

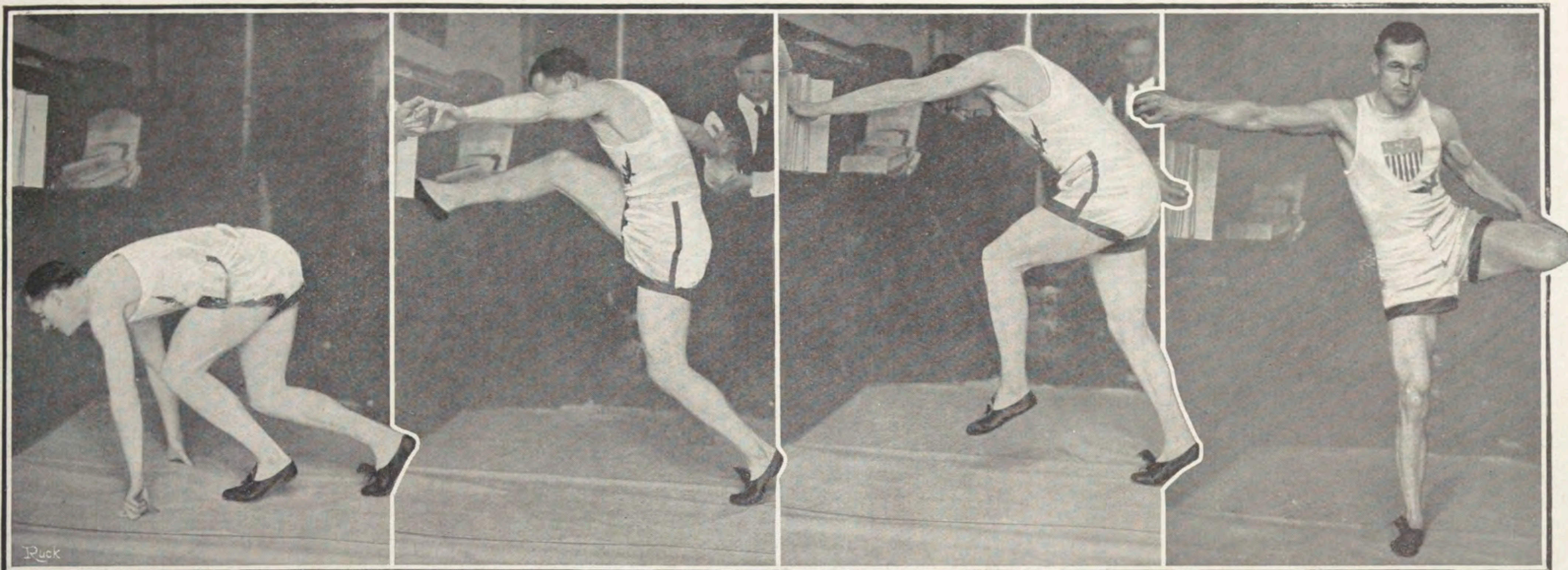
La foulée est indiscutablement nécessaire. Comme toujours, on y arrivera par l'entraînement. Je vous indique un moyen qui est d'autant plus avantageux que vous pouvez le pratiquer dans votre chambre, au moment de vous coucher et en vous levant. Se tenir au milieu de la chambre, autant que possible sur la pointe du pied et lever alternativement les deux jambes de manière à toucher la poitrine, le plus près possible de l'épaule, avec le genou, en maintenant la jambe horizontale.

C'est un excellent exercice d'assouplissement qui permet également d'allonger la foulée. Ceux qui ne peuvent, par leurs occupations, aller régulièrement à l'entraînement suppléeront à cet inconvénient par le saut à la corde, exercice enfantin que pratiquent les jeunes filles.

Beaucoup de coureurs commettent la faute de courir le corps droit. Pour augmenter la foulée, il faut courir le corps en avant.

Le départ est une question aussi très importante: c'est pour cela que tout coureur de demi-fond devrait s'entraîner avec des coureurs de vitesse à prendre les départs, quand ce ne serait que pour se donner de la vitesse de jambes.

Les cross de 4 à 5 kilomètres peuvent être très bons pour les coureurs de demi-fond, mais j'estime que ces coureurs ne devraient pas fournir, en hiver, une saison de cross offi-



Le travail en chambre.

Point n'est besoin de vous entraîner sur les pistes spéciales, vous pouvez travailler dans votre chambre au moment de vous coucher et de vous lever. Vous cultivez ainsi la façon de prendre le départ et vous étudiez la foulée.

cielle. Dès que l'athlète sera sûr de posséder le fond et le souffle nécessaires pour parcourir sa distance, il devra faire beaucoup de sprints de 25 à 50 mètres pour obtenir la vitesse absolument indispensable à tout concurrent d'une épreuve de demi-fond.

Bien qu'il soit difficile de donner un tableau exact d'entraînement, car les détails varient avec les coureurs, je vais, à titre d'indication, vous indiquer la méthode que l'on peut employer, à condition de participer à une réunion par semaine.

TABLEAU D'ENTRAÎNEMENT POUR LE 800 MÈTRES

MARDI.....	Plusieurs départs. — Sprint de 50 à 60 mètres : 400 mètres en foulées.
MERCREDI..	1.200 mètres au train en foulées; un ou deux sprints.
JEUDI.....	800 mètres. — Les 200 premiers et les 200 derniers à votre allure de course; quelques départs.
VENDREDI..	100 mètres vite. — 400 à 500 mètres au train.

Prendre part autant que possible, à une réunion officielle le dimanche.
Quelques conseils pour finir : ne pas trop

fumer; ou du moins, qu'on me pardonne ce manque d'élégance, ne fumer que la pipe; ni alcool, ni sucreries, une nourriture saine et fortifiante.

Dans un prochain article, j'indiquerai l'entraînement pour la course de haies, puis je passerai la parole à mon ami Ralph Rose, qui se fera un plaisir de vous dire comment il est devenu recordman du monde du lancer du poids.

ANDRÉ GLARNER.

TABLEAU D'ENTRAÎNEMENT POUR LE 400 MÈTRES

MARDI.....	Plusieurs départs. — 2 ou 3 sprints de 50 à 60 mètres; 300 mètres en foulées.
MERCREDI..	Départs. — 100 mètres vite; 600 mètres en foulées.
JEUDI.....	Départs. — 400 mètres, les premiers et derniers 125 mètres très vite.
VENDREDI..	Départs. — 200 mètres vite : de 300 à 600 mètres au train.



M. W. Sheppard.

Le merveilleux coureur américain qui a inscrit son nom sur la liste des records du monde, couvrant les 800 mètres en 1 m. 52 s. 4/5, le 24 août 1908. Les 900 yards en 2 m. 1 s. 1/5, le 2 septembre 1907, à New-York.



André Glarner.

André Glarner, l'auteur de cet article, remportant le championnat de Californie des 900 yards en 2 m. 1 s. 2/5, à Berkeley, le 11 avril 1908 (record du monde : 2 m. 0 s. 2/5.)



Arthur Duffey.

Le sprinter américain Arthur Duffey, recordman du monde des 100 yards en 9 s. 3/5. Il a couvert les 50 yards en 5 s. 2/5, les 60 yards en 6 s. 2/5, les 75 yards en 7 s. 1/5 (exhibition à Baltimore, le 2 mai 1905.)



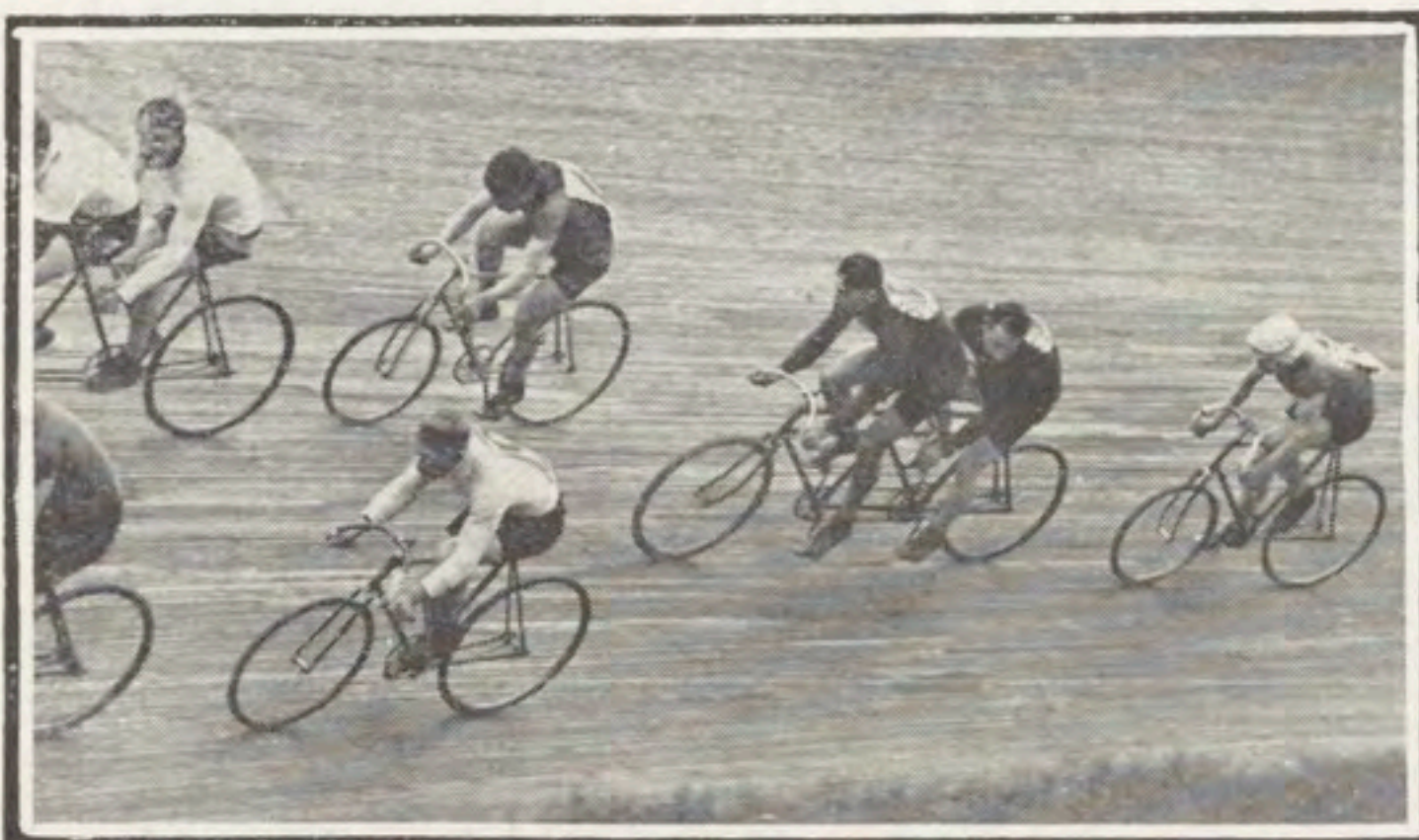
Le général Brun, ministre de la Guerre, s'est rendu à Châlons, à l'école d'aviation militaire (De gauche à droite : H. Farman, général Brun, général Goiran, général Roch.)



Les Armando, les plus jeunes lutteurs du monde parcourent l'Europe, pour la propagation de la culture physique.



L'enterrement du pauvre Sid Russell, le populaire boxeur australien, qui s'était acquis les faveurs du public parisien par son courage, et qui a succombé à une attaque de fièvre cérébro-spinale.



A Buffalo, Lapize, vainqueur de Paris-Roubaix et de Paris-Bruxelles, enlève la course de trois heures derrière tandems, couvrant 137 kilom. 570 (record).



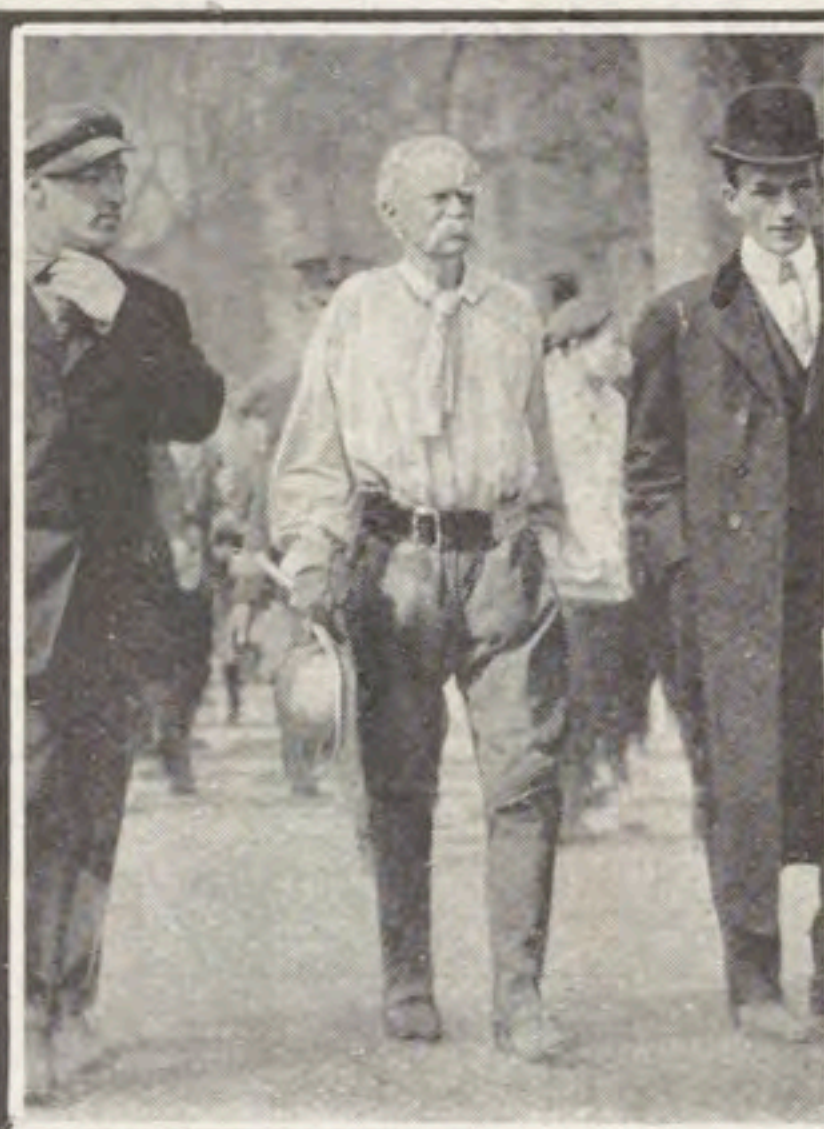
M. Emile Lamberjack, qui vient d'être nommé chevalier de la Légion d'honneur.



M. Louis Bardon, qui vient d'être nommé chevalier de la Légion d'honneur.



Un curieux accident vient de se produire à Issy : l'aviateur Cugnet est tombé boulevard du Point-du-Jour, prenant sous l'aile de son appareil, un cycliste qui passait.



Edouard Weston, le pédestrien septuagénaire, qui vient de traverser le continent américain, de Los-Angeles à New-York.



M. Marcel Gounouilhou, qui vient de gagner le Challenge Berger au championnat d'escrime de Bordeaux sans avoir reçu une touche.



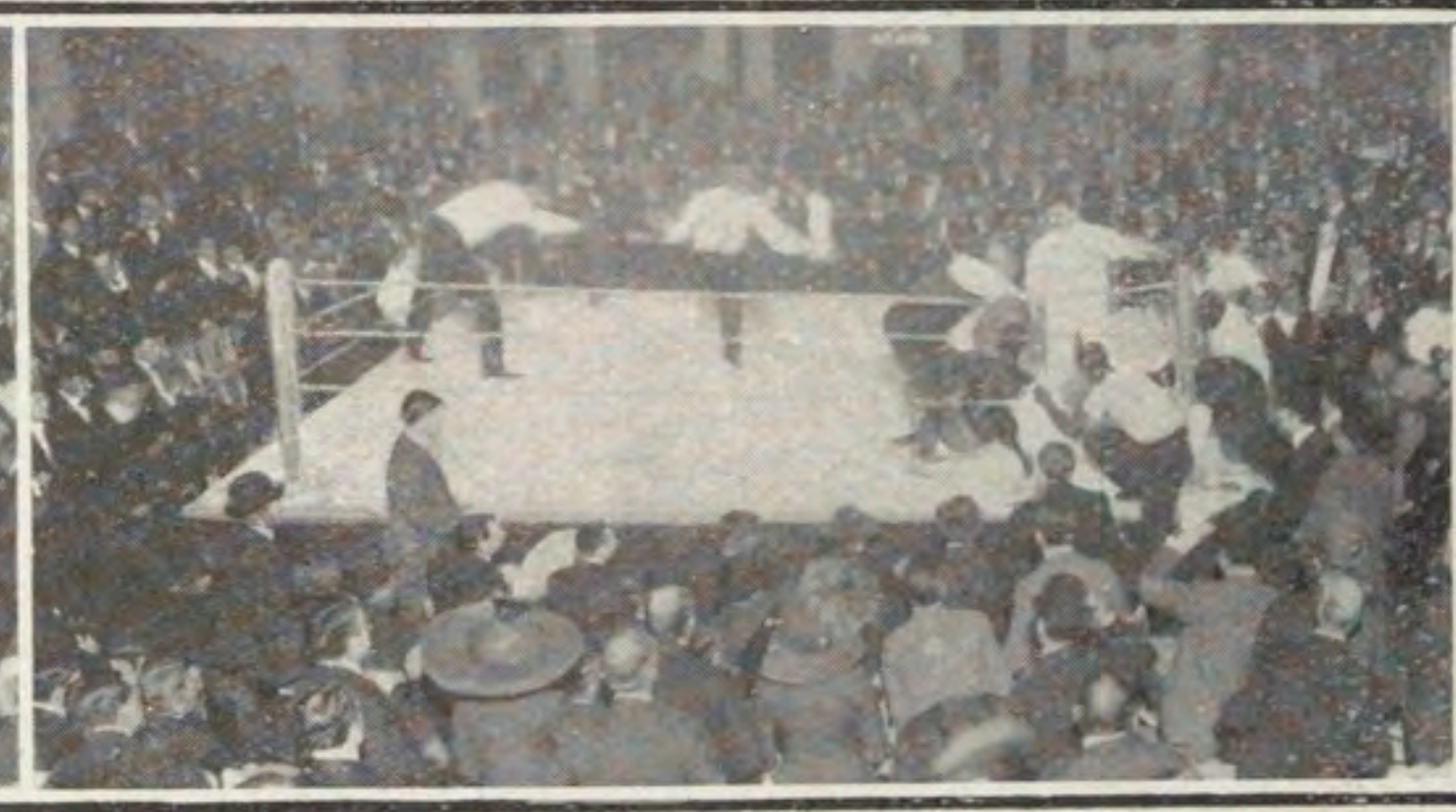
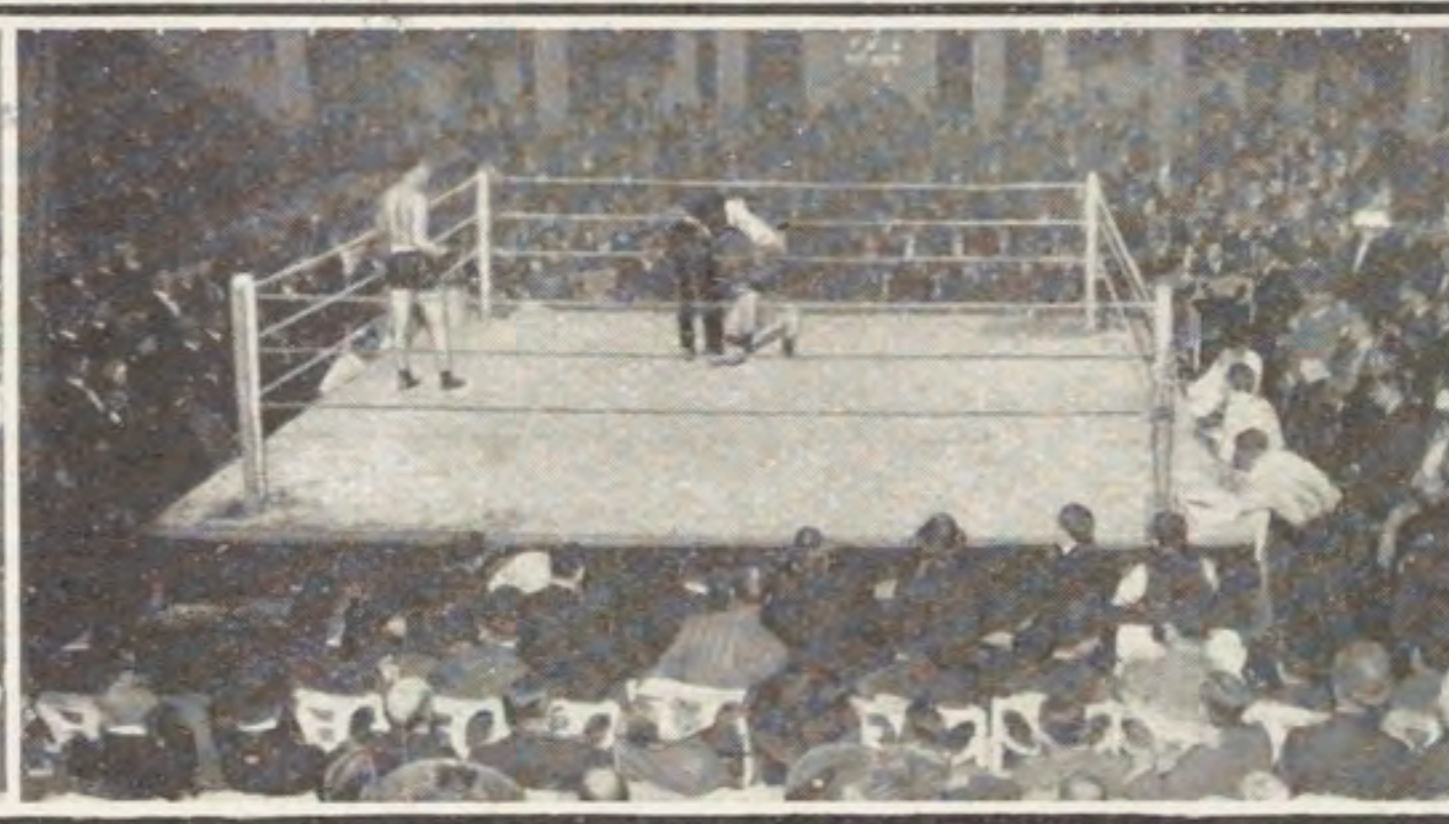
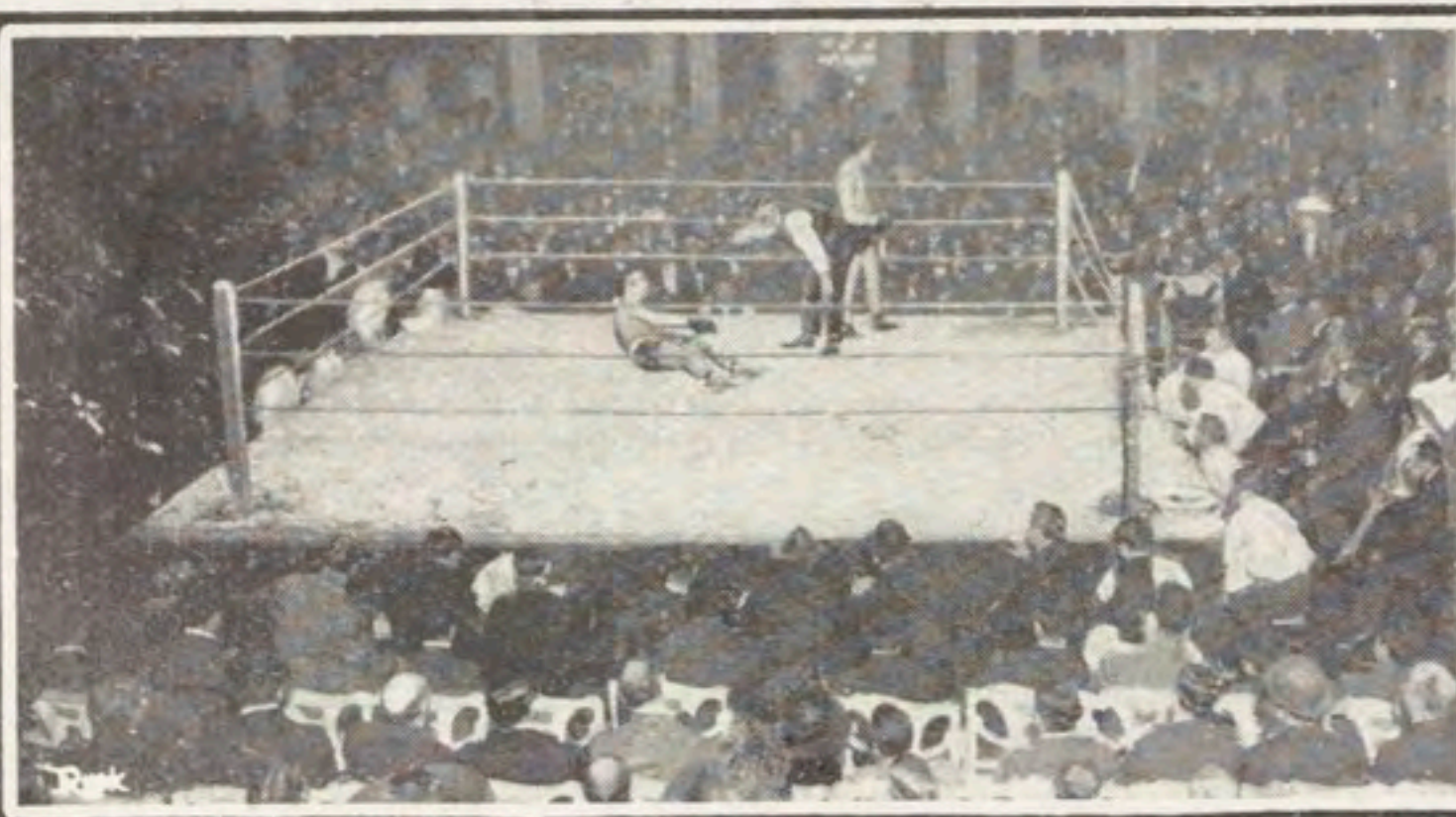
M. Blériot donne des explications, à Issy, aux membres de la mission chinoise, qui viennent d'applaudir un beau vol de Leblanc.



Le général Brun a tenu, avant de quitter Châlons, à montrer en aéroplane : c'est le lieutenant Fequant qui l'a piloté dans les airs.



Le général Kowenjo, qui vient d'être mortellement blessé au cours du meeting de Saint-Petersbourg, par la chute d'un aéroplane.



Le 18 mai, à la salle Wagram, Harry Lewis était opposé à trois boxeurs. Il mit aisément les deux premiers knock-out, l'un Davies en moins d'un round, l'autre, Robert, au début du second. Le nègre Bob Scanlon était son troisième adversaire. Celui-ci aurait rapidement subi le même sort que ses camarades; mais au manque de science, il voulut remédier par l'emploi de tous les coups interdits. Il fut disqualifié un peu tard, un scandale suivit. Il faut souhaiter de ne plus revoir sur le ring, ce noir qui emploie des coups trahis, quand il va être battu.

Principaux Résultats sportifs du 16 au 22 Mai

AERONAUTIQUE

JEUDI 19 MAI. — Châlons. — Cheuret bat le record du voyage avec passager, couvrant la distance de Mourmelon à Châlons et retour, soit 44 kilomètres en 34 minutes.

SAMEDI 21 MAI. — Douvres. — L'aviateur Jacques de Lesseps traverse la Manche sur son monoplan, se rendant des Barraques au phare de South Farend, soit 42 kilomètres en 42 minutes.

ATHLÉTISME

MERCREDI 18 MAI. — Boxe. — Harry Lewis met knock-out Davies et Robert et est déclaré vainqueur de Bob Scanlon.

CYCLISME

DIMANCHE 22 MAI. — Buffalo. — Course de trois heures (derrière tandems) : 1. Lapize, 137 kil. 570; 2. Léon Georget, 135 kil. 170; 3. Paul Combes, 134 kil.

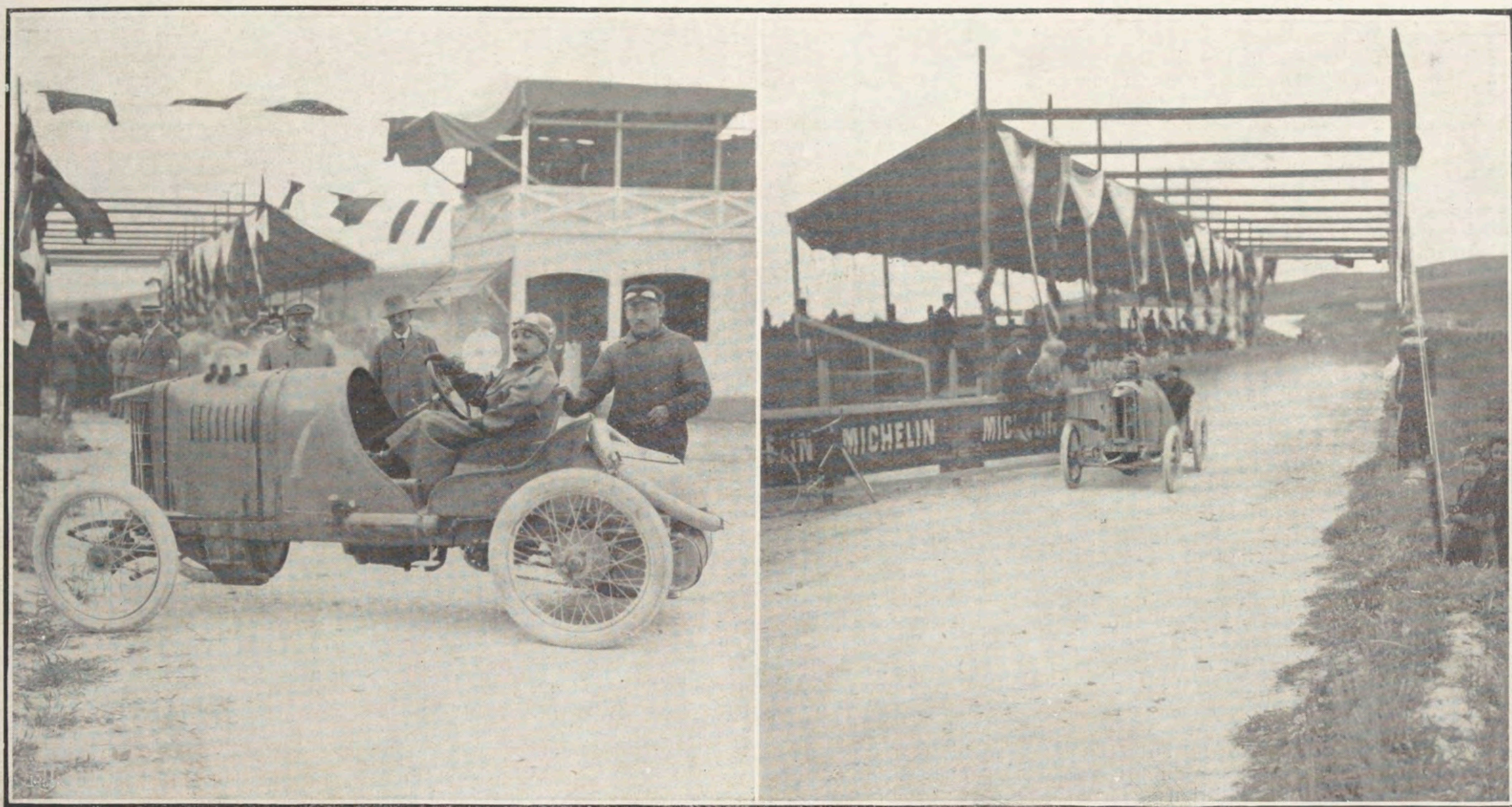
HIPPISME

JEUDI 5 MAI. — Longchamp. — Prix Daru (1.200 mètres, 30.000 francs) : 1. Or du Rhin II, à M. Gaston Dreyfus (N. Turner); 2. Foliosa; 3. My Star. — P. M. : gag., 47 fr.; pl., 19 francs, 24 fr. 50, 19 francs. — Prix du Printemps (3.000 mètres, 15.000 francs) : 1. Pennsylvania, à M. W. Darling (J. Kellett); 2. Le Marabout; 3. Chateldon. — P. M. : gag., 53 francs; pl., 58 francs, 23 fr. 50.

VENDREDI 20 MAI. — Maisons-Laffitte. — Prix Paul Aumont (2.400 mètres, 15.000 francs) : 1. Gros Papa, à M. Champion (Curry); 2. Ossian; 3. Reinhart. — P. M. : gag., 29 francs; pl., 18 francs, 25 francs.

DIMANCHE 22 MAI. — Prix La Rochette (pour poulains, 2.200 mètres, 30.000 francs) : 1. Marsa, à M. Ed. Blanc (G. Stern); 2. Magali; 3. Urgulosa. — P. M. : gag., 19 francs, pl. 13 fr. 50, 22 francs. — Prix La Rochette (pour poulains, 2.200 mètres, 30.000 francs) : 1. Assouan II, à M. Ed. Blanc (G. Stern); 2. Ulm; 3. Saint Just. — P. M. : gag., 33 fr. 50; pl., 18 francs, 35 francs, 55 fr. 50. — Prix du Prince de Galles (2.400 mètres, 20.000 francs) : 1. Moulins la Marche, à M. Lieux (N. Turner); 2. Sifflet; 3. Jacobi. — P. M. : gag., 40 fr. 50; pl., 23 fr. 50, 29 francs.

LA TARGA FLORIO



Boillot au départ.

La Targa Florio s'est disputée le 16 mai, à Cerdacampocorse, en même temps que la Coupe des Voiturettes. La victoire est revenue à Boillot, couvrant les 284 kilomètres du parcours très accidenté, en 5 h. 20 m. 43 s.

Boillot en vitesse.

Boillot a triomphé des deux autres voiturettes engagées et conduites par Guippone 2^e, et Goux 3^e; il a battu également, par 1 h. 4 s., la grosse voiture de Corioloto, gagnante de la Targa, 4^e du classement.

La Finale de Rugby Militaire



LE 50^e D'INFANTERIE CHAMPION DE FRANCE

Dimanche dernier, au Parc des Princes, le 50^e d'infanterie rencontrait le 103^e pour la finale du championnat de France de rugby militaire. A la mi-temps le 50^e avait l'avantage par 13 points à 0 et terminait la partie en triomphant par 41 à 5. En haut, le colonel Jouannic, du 50^e, et le lieutenant Tessier, entraîneur de l'équipe gagnante, félicitent les joueurs après la partie.

LES PRIX POUR PRODUITS A NAITRE

Les principales des épreuves classiques sont réservées aux produits dont l'engagement est souscrit avant leur naissance.

DEMAÎN sera disputé à Longchamp le Prix Lupin, la dernière Poule de produits inscrite au programme de la Société d'Encouragement pour l'amélioration des races de chevaux en France.

La caractéristique de ce genre d'épreuves est que les concurrents sont engagés avant leur naissance. Le propriétaire désigne seulement dans l'engagement le nom de la poulinière et celui de l'étalon par qui elle a été saillie. On conçoit que, dans ces conditions, la seule lettre d'engagement ne constitue pas une formalité suffisante et qu'elle doit être complétée, le moment venu, par une déclaration du résultat de la saillie. Si la jument met bas normalement, cette déclaration doit rappeler l'origine et mentionner le sexe, la robe et le nom du produit, qui se trouve dès lors régulièrement et définitivement inscrit sur la liste des concurrents susceptibles de prendre part à la course. Si la jument saillie n'est engagée reste vide, si elle meurt avant d'avoir mis bas, si elle a un produit mort-né, si son produit meurt avant la date fixée pour déclarer sa naissance, si elle met bas avant le 1^{er} janvier, de telle sorte que son produit se trouve avoir une année de plus que l'âge réglementaire de l'épreuve, si elle a plus d'un produit ou si elle a un produit d'un sexe différent de celui prévu par les conditions de la course, la déclaration du résultat de la saillie doit, bien entendu, le mentionner, l'engagement est alors annulé et le propriétaire ne doit ni le forfait ni l'entrée; le contrat qu'il avait passé avec les donateurs du prix était en effet conditionnel: la condition de la naissance normale d'un produit n'étant pas remplie, le contrat est inexistant.

Les différents programmes de courses comprennent actuellement pour la France dix épreuves pour produits à naître dont aucune n'est courue avant que les produits aient trois ans: ce sont le Prix Hocquart, le Prix Noailles, le Prix Greffulhe, le Prix Daru et le Prix Lupin, offerts au Bois de Boulogne par la Société d'Encouragement pour l'amélioration des races de chevaux en France; — le Prix Pénélope et le Prix Miss Gladiator, offerts à Maisons Laffitte par la Société sportive d'Encouragement; — le Prix Edgar Gillois, offert au Tremblay, par la Société de Sport de France; — la Poule des Produits, offerte à Bordeaux, par la Société du Club bordelais; — et le Prix de l'Elevage, offert à Marseille par la Société sportive de ce chef-lieu.

Les conditions restrictives.

De ces dix épreuves deux sont soumises à des conditions restrictives à l'égard des produits: ce sont le Prix Pénélope, réservé aux poulaines et la Poule de Bordeaux, ouverte aux seuls produits qui naîtront et seront élevés dans l'ancienne division du Midi ou dans l'ancienne circonscription de l'Ouest; — cinq sont soumises à des conditions restrictives touchant les père et mère des produits: ce sont le Prix Hocquart, réservé aux produits d'étalons nés et élevés en France; le Prix Noailles, réservé aux produits d'étalons nés hors de France; le Prix Greffulhe, réservé aux produits de juments nées et élevées en France; le Prix Daru, réservé aux produits de juments nées hors de France et le Prix Miss Gladiator, réservé aux produits des juments n'ayant pas mis bas, l'année de l'engagement, un poulain ou une poulaine inscrits dans des courses à disputer en France lorsqu'ils auront trois ans; — les trois dernières épreuves ne sont assujetties à aucune restriction soit à l'égard des produits, soit à l'égard de leurs ascendants: ce sont le Prix Lupin, le Prix Edgar Gillois et le Prix de l'Elevage de Marseille, ouverts indifféremment aux mâles et aux femelles à naître de toute poulinière et de tout étalon de pur sang.

Le Prix Edgard Gillois présente cette double particularité d'imposer des surcharges aux gagnants de certaines sommes ou de courses d'une certaine valeur et de comprendre deux épreuves: la première, à courir

pendant l'automne de l'année où les chevaux engagés ont trois ans; la seconde, à disputer au printemps de l'année suivante alors que ces mêmes chevaux ont quatre ans. C'est la seule course pour produits à naître qui offre ce caractère d'épreuve biennale et c'est également la seule course pour produits à naître qui offre ce caractère de prix avec surcharges, autrement dit de prix destinés, sinon à sauvegarder les infériorités, du moins à imposer aux supériorités trop accentuées un désavantage sur leurs concurrents de la même classe, mais moins bons comme qualité individuelle. Les neuf autres courses pour produits à naître ne comportent qu'une seule épreuve et rentrent dans la catégorie des prix à poids égaux, qui, avec celle des prix à poids pour âge, composent la grande division des prix caractéristiques ou réguliers, c'est-à-dire des prix à l'égard desquels toutes les précautions et toutes les garanties sont prises pour qu'ils soient toujours gagnés par le meilleur cheval.

La Poule des Produits.

La plus ancienne des courses françaises pour produits à naître est la Poule des Produits, qui, créée par la Société d'Encouragement et engagée en 1837, s'est courue pour la première fois le dimanche 9 mai 1841, sur l'hippodrome du Champ-de-Mars, à Paris.

La somme offerte en prix s'élevait à 3.000 francs ajoutés à une poule de 500 francs chaque. Etaient qualifiés sans aucune exclusion les poulains et les poulaines issus de juments couvertes en 1837. Deux concurrents seulement se présentèrent au poteau de départ: Cauchemar, poulain bai, par Royal Oak et Eva; à M. le Comte de Cambis et Wacher, poulain bai par Picpocket et Ida à M. le Comte G. de Blangy: ce dernier fut battu.

Vient ensuite, dans l'ordre chronologique, le Prix de l'Empereur, d'une valeur de 10.000 fr. ajoutés à une poule de 1.000 fr. chaque qui, engagé en 1853, se courut pour la première fois, le 10 mai 1857, au Bois de Boulogne et fut gagné facilement de dix longueurs par Mademoiselle de Chantilly, poulaine appartenant à M. le Comte F. de La-grange.

La même année se disputait le 19 avril, à Bordeaux, un autre Prix de l'Empereur qui s'était également engagé en 1853: d'une valeur de 6.000 francs ajoutés à une poule de 300 francs chaque, il était réservé aux produits qui naîtraient et seraient élevés dans la division du Midi. C'est cette épreuve qui, ouverte ultérieurement aux produits nés et élevés dans la circonscription de l'Ouest, est devenue la Poule des produits de Bordeaux, inscrite chaque année au programme de la Société du Club bordelais et dotée aujourd'hui d'une allocation de 5.000 francs que vient augmenter une poule de 200 francs pour chaque engagement.

Furent ensuite fondés successivement le Prix de Longchamp en 1857, le Prix du Nabob en 1874 et le Prix Greffulhe en 1880, qui furent respectivement disputés pour la première fois au Bois de Boulogne les 21 avril 1861, 28 avril 1878 et 24 avril 1884, sous les auspices de la Société d'Encouragement.

Comme la Poule de Bordeaux dont je viens de parler, ces trois courses étaient régies par des conditions restrictives.

La première, le Prix de Longchamp, n'admettait que les produits d'étalons nés et élevés en France: sa valeur était de 2.000 francs ajoutés à une poule de 300 francs chaque; la distance à parcourir était de 2.500 mètres sur la petite piste. La seconde, le Prix du Nabob, était réservée aux produits dont l'un des auteurs, le père ou la mère, était né à l'étranger: d'une valeur de 10.000 francs, ajoutés à une poule de 500 francs chaque, elle se disputait sur les 2.500 mètres de la nouvelle piste. La troisième, le Prix Greffulhe, était exclusivement ouverte aux produits de juments nées et élevées en France: son allocation, à laquelle s'ajoutait une poule de 500 francs par engagement, s'élevait à 20.000 francs: elle se

courait sur les 2.100 mètres de la petite piste.

Les autres épreuves de même catégorie, qui figurent actuellement sur nos programmes en France, sont de création beaucoup plus récente.

Fondé en 1898, le premier prix de l'Elevage a été disputé en 1902 sur l'hippodrome de Marseille: sa distance est de 2.000 mètres et sa valeur de 5.000 fr., dont 4.000 fr. pour le gagnant ajoutés à une poule de 100 francs chaque. C'est ensuite le 31 décembre 1901 que les engagements du premier Prix Pénélope ont été souscrits pour l'exercice 1905. C'est enfin le 29 décembre 1903 que les éleveurs ont pu engager pour la première fois dans le Prix Miss Gladiator à courir en 1907 et dans le Prix Edgard Gillois à courir à l'automne de 1907 et au printemps de 1908, les produits à naître en 1904 des juments leur appartenant saillies en 1903.

La valeur de ces trois derniers prix est identique: pour chaque épreuve elle se monte à 20.000 francs, auxquels vient s'ajouter une somme de 300 francs pour chaque entrée. Une prime est offerte en outre à l'éleveur du gagnant: fixée à 2.000 francs par les conditions du Prix Pénélope et du Prix Miss Gladiator, elle est fixée à 1.000 francs pour chaque épreuve, par les conditions du Prix Biennial Edgard-Gillois. La distance du Prix Pénélope est de 2.000 mètres, celle du Prix Miss Gladiator de 2.200 mètres et celles de l'épreuve d'automne et de l'épreuve du printemps du Prix Edgard Gillois de 2.600 mètres et de 3.800 mètres respectivement.

Les modifications dans les conditions.

Les cinq courses pour produits à naître instituées par la Société d'Encouragement d'abord au Champ-de-Mars, puis au Bois de Boulogne, ont subi diverses transformations depuis l'année de leur création.

La plus ancienne, la Poule des Produits, après avoir été portée de 3.000 francs à 6.000 francs est devenue le Prix Daru en 1877, sans subir d'autres modifications que cette nouvelle dénomination. — Le Prix de l'Empereur, élevé de 10.000 francs à 15.000 francs, puis à 40.000 francs, a pris le nom de Grande Poule des Produits en 1870 et celui de Prix Lupin en 1896. — Le Prix de Longchamp est devenu le Prix Hocquart en 1885 et le Prix du Nabob est devenu le Prix Noailles en 1896.

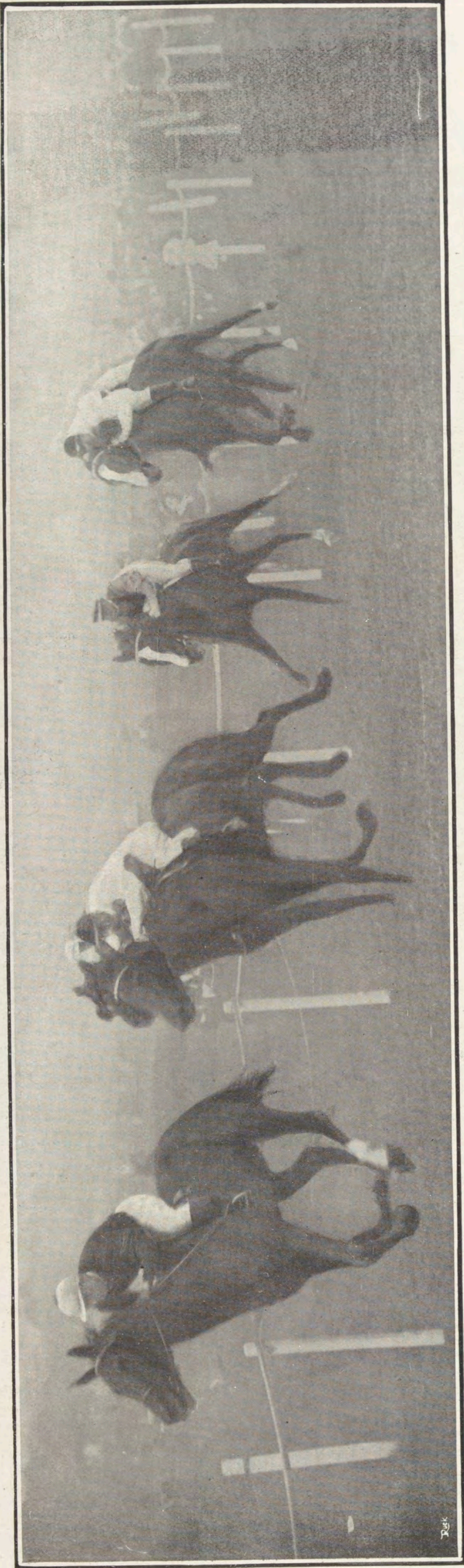
Seules les conditions de qualification du Prix du Nabob avaient été changées: alors qu'il fallait à l'origine que l'un des ascendants, l'étalon ou la poulinière indifféremment fût né à l'étranger, on décida, en 1880, qu'à partir de l'épreuve à courir en 1884, le père seul devrait être né hors de France. Le corollaire logique de cette réforme fut de réserver désormais le Prix Daru aux produits dont la mère serait née à l'étranger: c'est en 1885 que la course fut disputée pour la première fois avec ces conditions nouvelles.

Aujourd'hui, en dehors du Prix Lupin, dont la valeur nominale est de 40.000 francs, la prime à l'éleveur du gagnant de 5.000 francs et le montant de l'entrée de 1.000 francs, les courses pour produits à naître offertes à Longchamp (Prix Hocquart, Prix Noailles, Prix Greffulhe et Prix Daru) sont chacune dotées d'une allocation de 30.000 francs ajoutée à une poule de 500 francs par entrée, et d'une prime à l'éleveur de 4.000 francs.

Je suis obligé de noter, en terminant, que l'on a parfois contesté l'utilité de ces sortes d'épreuves et prétendu qu'elles constituaient en réalité de véritables loteries. La place me manque pour développer et réfuter cette argumentation. Le but poursuivi par les rédacteurs de ces conditions est d'exciter l'intérêt et l'émulation des éleveurs et de les pousser à rechercher et à réaliser des croisements rationnels. On ne saurait sérieusement soutenir que ce but n'a pas été atteint dans la plus large mesure possible.

ISONOMY.

LES PRIX LA ROCLETTE A LONGCHAMP



Marsa

La Française

Magali

Urgulosa

Dianora

Seigneurie II

Le Prix La Rochette des Poulains (2.200 mètres, 30.000 francs. Longchamp, 22 mai). Dans le tournant.
 Marsa, à M. Edmond Blanc (G. Stern), a pris la tête dès le départ devant La Française et Magali et n'a jamais eu à lutter pour l'emporter. Dans la ligne droite, Magali, puis Urgulosa dépassaient La Française et l'ordre ne variait pas jusqu'au poteau, que Marsa passait avec une longueur d'avance.



Saint Just

Or du Rhin II

Reinhart

Assouan II

Carnaval

Ulm

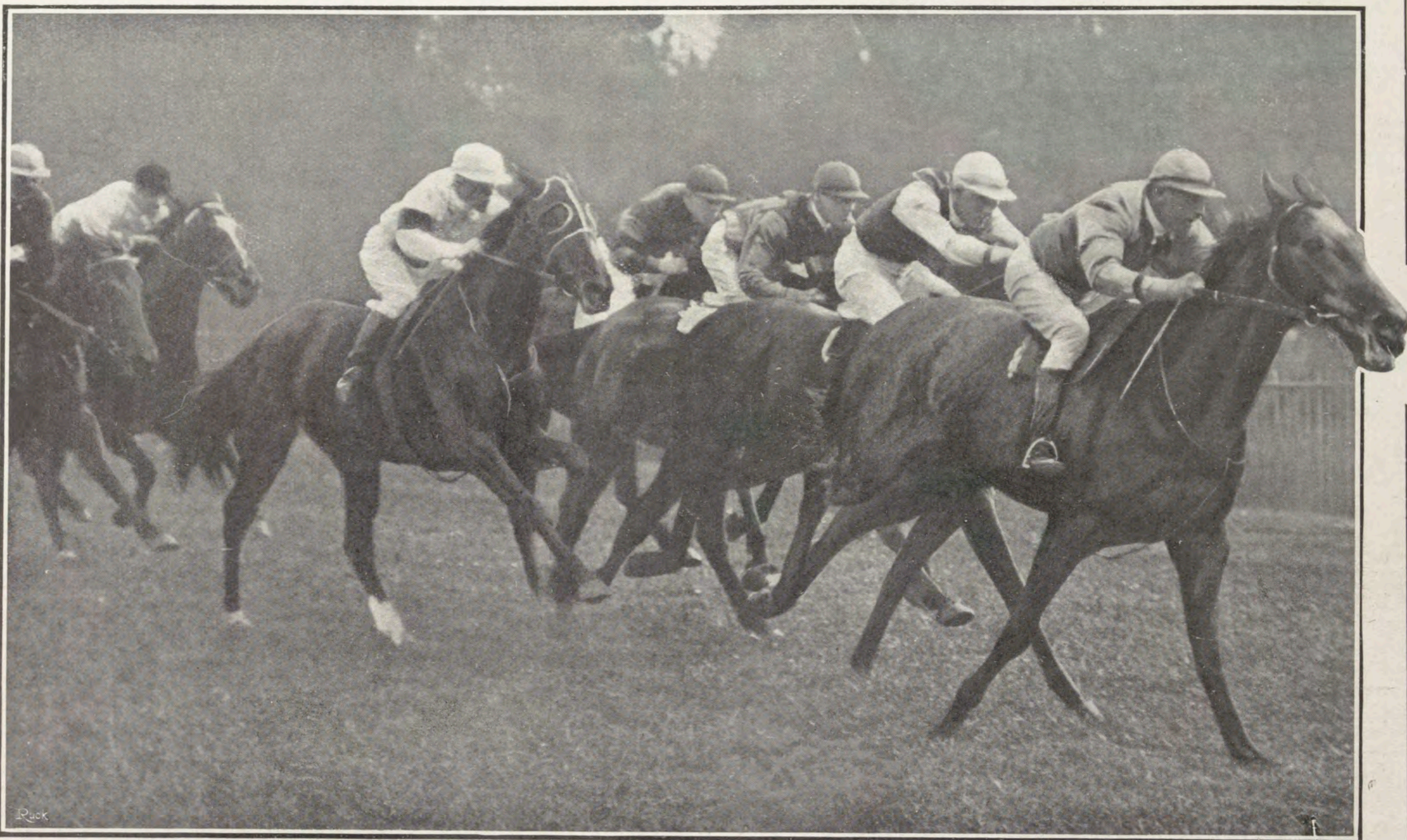
Rire aux Larmes

Wig and Gown

Le Prix La Rochette des Poulains (2.200 mètres, 30.000 francs. Longchamp, 22 mai). A l'entrée de la ligne droite.
 Saint Just a pris la tête jusque dans le dernier tournant, où il était débordé par Or du Rhin II et Assouan II, venu très fort. Ulm, qui avait attendu à l'arrière-garde, faisait son effort et venait sur Assouan II, qui conservait une encolure. Assouan II appartient à M. Edmond Blanc (G. Stern).

Les grandes Épreuves de la semaine hippique

L'écurie Edmond Blanc a eu les honneurs de la journée, dimanche dernier à Longchamp



Foliosa Christobal

Bat's Delight

Rose de Jéricho

My Star

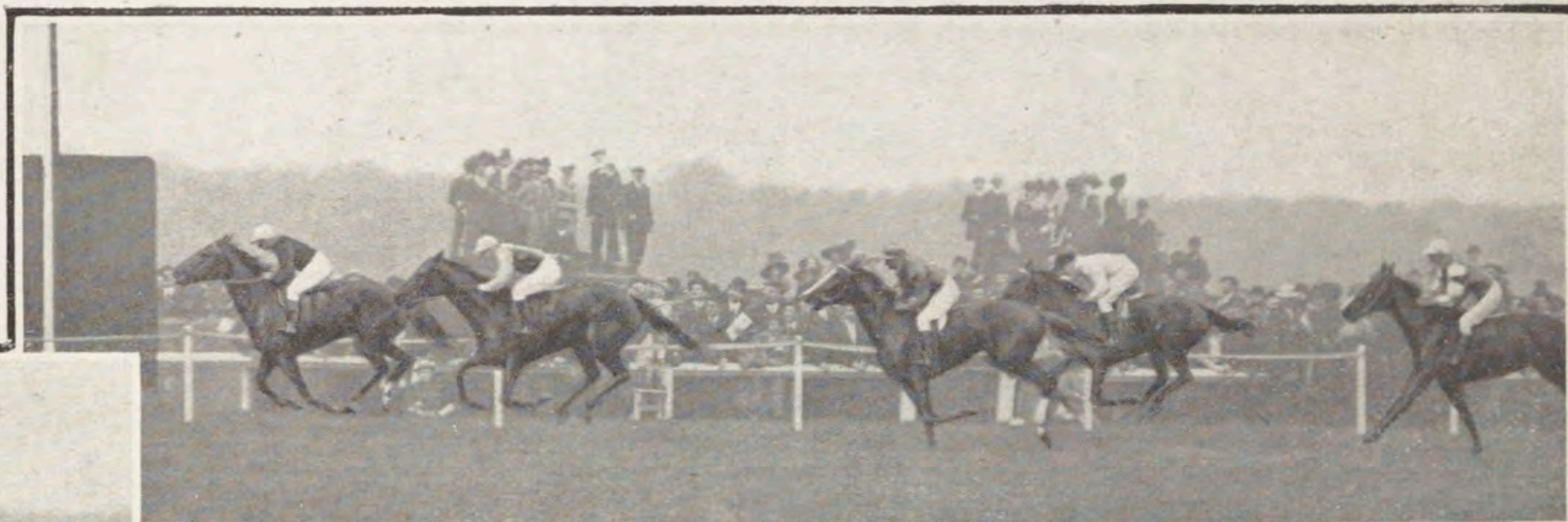
Or du Rhin II

Kildare II

Le Prix Daru (2.100 mètres, 30.000 francs, Longchamp, 19 mai).

Kildare II menait ; à l'entrée de la ligne droite Or du Rhin II et My Star apparaissaient en tête. My Star marquait deux écarts et Or du Rhin II gênait Foliosa en appuyant sur la gauche. Or du Rhin II conservait trois quarts de longueur sur Foliosa, My Star, troisième.

LE coup double qu'on attendait le dimanche précédent, l'écurie Edmond Blanc l'a réussi dans les Prix La Rochette, un peu tard, malheureusement, pour ses partisans légèrement refroidis. La victoire de Marsa n'est pas, à proprement parler, une réhabilitation : elle a battu la même pouliche qu'elle précédait déjà dans la Poule



Marsa

Magali

Urgulosa

La Française

Seigneurie II

L'arrivée du Prix La Rochette des poulains.

Marsa, par Adam et Favonia, à M. Ed. Blanc (G. Stern) remporte la victoire par une longueur sur Magali. Urgulosa, 3^e, à 3/4 de longueur.



Assouan II

Ulm

Saint Just

Reinhart

L'arrivée du Prix La Rochette des poulains.

Assouan II, par Melton et Cyna, à M. Ed. Blanc (G. Stern) gagne devant Ulm, à une encolure. Saint Just, 3^e, à une demi-longueur.

d'Essai et dans le Prix Semendria ; Magali et Urgulosa l'ont même approchée de plus près que dimanche, mais la constatation est sans grande importance, la fille d'Adam ayant disposé d'elles aussi facilement que possible.

Reste à savoir ce qu'il y a de réel dans cette apparente facilité et comment elle se compor-

tera lorsqu'elle aura à s'employer. Cette question, qui s'est posée le jour de sa défaite par Vellica, demeure entière. Assouan II a gagné moins facilement, mais en poulain sérieux et qui sait se défendre. La façon dont il a réglé Saint Just, la résistance qu'il a opposée à l'attaque finale d'Ulm sont, à cet égard, significatives. Ulm, de son côté, s'est réhabilité de ses deux échecs de Maisons, de même que Saint Just, dont les dernières courses ne laissaient pas espérer une aussi vaillante résistance.

Ce qui ressort de ces deux Prix La Rochette, c'est la répétition de la forme de deux ans : Marsa, Magali, Urgulosa, d'une part ; Ulm, Saint Just, Reinhart, Or du Rhin II de l'autre, se retrouvent à peu près à leur rang. Il y a intervention entre Magali et Urgulosa, mais les deux poulains demeurent près l'un de l'autre. La place de Sifflet entre Moulins la Marche et Jacobi dans le Prix du Prince de Galles est à retenir ; ce serait même la performance la plus intéressante, la meilleure qu'un trois ans ait fournie cette année contre les vieux, si on pouvait l'accepter sans réserve. Mais il est avéré que la course s'est réduite à un déboulé de 1.200 à 1.500 mètres ; partant, la course de Sifflet, si bonne soit-elle, ne nous apprend rien sur son aptitude à tenir la distance au Derby. De la défaite d'Oversight, il ne faut pas nécessairement conclure qu'il soit incapable de rendre 9 livres à Moulins la Marche, 12 à Jacobi, 23 à Sifflet.

STUART.